

UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
CENTRO DE POSGRADOS
MAESTRÍA EN ARQUITECTURA DEL PAISAJE

“Valoración y propuesta de diseño del paisaje urbano circundante al tranvía cuatro ríos de Cuenca dentro de la zona del centro histórico de la ciudad.”

Tesis Previa a la Obtención del Título de
Magister en Arquitectura del Paisaje.

AUTOR:

Dis. Augusto Alonso Carrión Ordoñez
C.I: 0103775409

DIRECTOR:

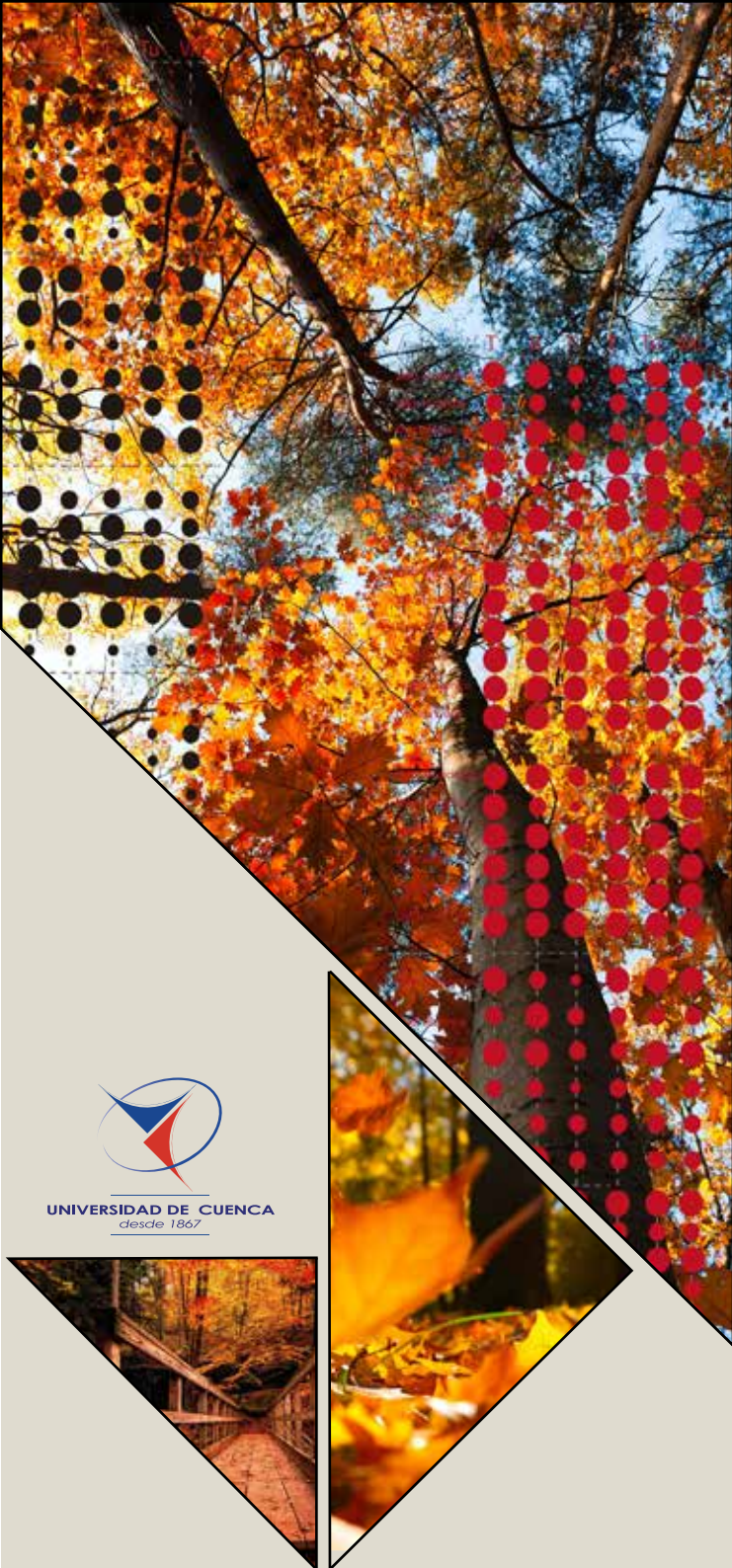
Arq. Phd Francisco Arola Coronas
C.I: 37667774 C

Cuenca - Ecuador
2017

ARQUITECTURA DEL
PAISAJE



UNIVERSIDAD DE CUENCA
desde 1867





Resumen

En este estudio se plantea valorar el paisaje urbano del recorrido del tranvía de los Cuatro Ríos de Cuenca en la zona del centro histórico, mediante una metodología mixta de valoración del paisaje, para aportar criterios sostenibles de actuación para el rediseño del paisaje y mejorar el verde urbano. Los aspectos relevantes de las dimensiones ecológica y estética que definen los atributos del paisaje urbano. La ciudad como producto y creación, tiene sus características, elementos, cualidades y relaciones, que pueden ser percibidos e interpretados, para esto se plantea obtener toda la información gráfica del centro histórico como punto de partida, se analizara la imagen urbana, caracterización y componentes del paisaje bajo los criterios determinados por Kevin Lynch, basada en el estudio de sendas, nodos, hitos y barrios, luego se estudiara la movilidad urbana de la ciudad y se obtendrá información de la zona que clarifique el viario de la zona de estudio, y luego proceder con la valoración mixta del paisaje en la cual se plantean varias encuestas que faciliten la obtención de resultados de valoración físico ambiental, socio económico, y análisis de percepción visual, de este punto se obtendrá un gráfico que identifique claramente las puntos más vulnerables y facilitara la obtención de un análisis FODA, con el cual se partirá para plantear las propuestas de intervención a realizarse en la zona de estudio.

Palabras claves: Paisaje, imagen urbana, componentes del paisaje, valoración del paisaje, tranvía de cuenca, paisaje urbano.



Abstract

This thesis document proposes to evaluate “Cuatro Rios de Cuenca” tram way landscapes in the downtown's historic area known as “Centro Historico”. A mixed methodology will be used to perform this evaluation, to contribute with sustainable criteria which will determine how to improve green areas inside evaluation region.

Relevant aspects of the ecological and aesthetic dimensions that define the attributes of the urban landscape are going to be evaluated.

As a starting point this work proposes to obtain all the graphical information of the historical center because city has its characteristics, elements, qualities and relationships as product and creation which can be perceived and interpreted.

Urban image, characterization and components of the landscape will be analyzed under criteria determined by author Kevin Lynch based on the study of paths, nodes, landmarks and neighborhoods.

Urban mobility of the city will be studied to generate information that clarifies the road of the study area. Next step will be to evaluate the mixed assessment of the landscape through proposing several surveys to facilitate the obtaining of results of environmental physical, socio-economic valuation and analysis of visual perception. The resulting information from processing that survey will be used to create a graphic which clearly identifies the most vulnerable points into the study area, and will facilitate the obtaining of a SWOT table which will be the start point to plan the intervention proposals to be made in the study area.

Keywords: Landscape, urban image, landscape components, landscape valuation, tram of the city of Cuenca, urban landscape.



Índice

Resumen	2
Abstract	3
Índice de Contenidos	4
Índice de Figuras	7
Índice de Tablas	9
Índice de Anexos	10
Clausula de derechos de autor.....	11
Clausula de propiedad intelectual	12
Agradecimientos	13
Dedicatoria	14
Introducción	15
Antecedentes y Justificación	16
Objetivos	17
CAPITULO 1	19
1. Marco Teórico	20
1.1 Paisaje Urbano	22
1.1 El Paisaje conceptualización	22
1.2 Metodología	23
1.3 Sector de estudio	25
1.4 Descripción del lugar y sus dinámicas	26
1.4.1 Planos de la Ciudad desde el año de 1878, hasta el año 2003	27
1.5 Justificación de la Relevancia del Estudio / Objeto de estudio	29
CAPITULO 2	31
2. Imagen Urbana	32
2.1 Formas de analizar la ciudad	32
2.2 Descripción de los espacios de percepción de estos paisajes. Usos del suelo	34
2.3 Elementos que caracterizan el paisaje	35
2.3.1 Conclusiones	41
2.4 Componentes Paisajísticos	44
2.4.1 Componentes del Paisaje	46
2.4.2 Espacio Público	47
2.5 Movilidad Urbana	51
2.5.1 Movilidad urbana sostenible	51
CAPITULO 3	63
3 Valoración del Paisaje	64
3.1 Valoración del Paisaje Urbano	65/66



3.2 Valoración del Circuito	67
3.2.1 Físico Ambiental	67
3.2.2 Actividades Sociales	67
3.2.3 Valoracion Visual	68
3.3 Tabulacion de Resultados Físico Ambiental Socio Económico	77
3.3.1 Tabulacion de Resultados Percepción Visual	79
3.3.2 Tabulacion de Resultados Calidad Visual	81
3.4 Evaluación del Paisaje	83
3.4.1 Amenazas	84
3.4.2 Oportunidades	85
3.5 Diagnostico	86
CAPITULO 4	87
4 Propuestas de Intervención	88
4.1 Metodología	88
4.2 Visión Integral del Proyecto/ Propuestas	89
4.3 Corredor verde urbano	89
4.3.1 Análisis	90
4.4 Infraestructuras Verdes	93
4.5 Elementos de infraestructura verde utilizados	97
4.5.1 Parterres de bioretención, Zanjas biológicas y alcorques	97
4.5.2 Pavimentos permeables	99
4.5.3 Drenajes y cisternas	99
4.5.4 Bajantes desconectados	100
4.5.5 Paredes verdes	100
4.5.6 Techos verdes	101
4.5. 7 Técnicas hortícolas adaptadas a la infraestructura verde	101
4.5.8 Mejoramiento de vegetación existente	102
4.5.9 Mejoramiento vial y peatonal	102
4.5.10 Incorporación de herramientas técnicas para mantenimiento	102
4.5.11 Alimentación de sistemas de riego para mantenimiento de la zona	102
4.5.12 Buscar recursos para incentivar la participación de los habitantes del lugar en la ornamentación de balcones	102
4.6 Propuestas Graficas	103
Conclusiones	110
Bibliografía	112
Anexos	114



Índice de figuras

<i>Figura 1: Contexto territorial del Ecuador, Provincia del Azuay y Cuenca</i>	25
<i>Figura 2: Parroquias del cantón Cuenca</i>	25
<i>Figura 3: Tranvía Cuenca - Rutas</i>	26
<i>Figura 4: Plano de 1878 litografía</i>	27
<i>Figura 5: Plano de 1909</i>	27
<i>Figura 6: Plano de 1935</i>	27
<i>Figura 7: Plano de 1949</i>	27
<i>Figura 8: Ortofoto de 1949</i>	27
<i>Figura 9: Plano de 1963</i>	28
<i>Figura 10: Plano de 1970</i>	28
<i>Figura 11: Plano de 1974</i>	28
<i>Figura 12: Plano de 1984</i>	28
<i>Figura 13: Ortofoto de 1995</i>	28
<i>Figura 14: Ortofoto de 2003</i>	28
<i>Figura 15: Ruta del Tranvía</i>	29
<i>Figura 16: Entorno Urbano</i>	32
<i>Figura 17: Imagen urbana, Definición de la zona de actuación y de influencia</i>	32
<i>Figura 18: Imagen urbana, Usos de suelo</i>	33
<i>Figura 19: Sendas, Nodos, y Bordes</i>	36
<i>Figura 20: Barrios e Hitos</i>	38
<i>Figura 21: Casa del Alfarero</i>	39
<i>Figura 22: Iglesia del Corazon de Jesus</i>	39
<i>Figura 23: Iglesia de San Sebastián</i>	39
<i>Figura 24: Museo de Arte Moderno</i>	39
<i>Figura 25: Mercado 3 de Noviembre</i>	39
<i>Figura 26: Comunidad Educativa Santa Mariana de Jesús</i>	40
<i>Figura 27: Iglesia de María Auxiliadora</i>	40
<i>Figura 28: Iglesia Santo Domingo</i>	40
<i>Figura 29: Catedral de la Inmaculada Concepción de Cuenca</i>	40
<i>Figura 30: Mercado 9 de Octubre</i>	40
<i>Figura 31: Iglesia de San Blas</i>	41



<i>Figura 32: Elementos de caracterización</i>	<i>43</i>
<i>Figura 33: Componentes del paisaje.....</i>	<i>45</i>
<i>Figura 34: Componente artificial</i>	<i>48</i>
<i>Figura 35: Áreas históricas y patrimoniales</i>	<i>49</i>
<i>Figura 36: Componentes que caracterizan el paisaje</i>	<i>50</i>
<i>Figura 37: Zona de garajes y parqueos</i>	<i>52</i>
<i>Figura 38: Senderos de conexión peatonal</i>	<i>53</i>
<i>Figura 39: Red de transporte público</i>	<i>54</i>
<i>Figura 40: Sistemas de articulación urbana</i>	<i>55</i>
<i>Figura 41: Conexiones e intersecciones</i>	<i>56</i>
<i>Figura 42: Movilidad vehicular</i>	<i>57</i>
<i>Figura 43: Vías sección de veredas</i>	<i>58</i>
<i>Figura 44: Sección de vías</i>	<i>59</i>
<i>Figura 45: Sistema de movilidad</i>	<i>60</i>
<i>Figura 46: Sistema de movilidad urbano</i>	<i>61</i>
<i>Figura 47: Sub zonas</i>	<i>65</i>
<i>Figura 48: Simbología</i>	<i>66</i>
<i>Figura 49: Simbología 2</i>	<i>67</i>
<i>Figura 50: Zona de estudio, recorrido grafico</i>	<i>71</i>
<i>Figura 51: Recorrido fotográfico este / oeste</i>	<i>72/73</i>
<i>Figura 52: Recorrido fotográfico oeste / este</i>	<i>74/75</i>
<i>Figura 53: Zona de estudio, recorrido grafico</i>	<i>76</i>
<i>Figura 54: Recorrido grafico de encuestas</i>	<i>77</i>
<i>Figura 55: Valoración Físico Ambiental y Socio / Económico</i>	<i>78</i>
<i>Figura 56: Valoración visual</i>	<i>80</i>
<i>Figura 57: 5 Sub zonas de estudio</i>	<i>82</i>
<i>Figura 58: Resultados de estudios</i>	<i>90</i>
<i>Figura 59: Infraestructuras verdes de conexión peatonal</i>	<i>91</i>
<i>Figura 60: Infraestructuras verdes de conexión peatonal y caracterización</i>	<i>92</i>
<i>Figura 61: Infraestructura verde urbana y movilidad</i>	<i>94</i>
<i>Figura 62: Infraestructura verde urbana y movilidad 2</i>	<i>95</i>
<i>Figura 63: Infraestructura verde urbana y movilidad centro histórico de Cuenca</i>	<i>96</i>
<i>Figura 64: Corte transversal de un alcorque</i>	<i>97</i>



<i>Figura 65: Alcorques</i>	<i>97</i>
<i>Figura 66: Zona de estudio</i>	<i>98</i>
<i>Figura 67: Urbanismo fomentará el uso de pavimentos permeables en la ciudad</i>	<i>99</i>
<i>Figura 68: Drenaje subteraneo</i>	<i>99</i>
<i>Figura 69: Bajantes desconectados</i>	<i>100</i>
<i>Figura 70: Paredes verdes</i>	<i>100</i>
<i>Figura 71: Terrazas y Balcones Verdes para la ciudad</i>	<i>101</i>
<i>Figura 72: Balcones Verdes para la ciudad</i>	<i>101</i>
<i>Figura 73: Balcones Verdes para la ciudad 2</i>	<i>101</i>
<i>Figura 74: Grafico antes y despues</i>	<i>102</i>
<i>Figura 79: Propuesta calle Gran Colombia</i>	<i>103</i>
<i>Figura 80: Propuesta 2 calle Mariscal Lamar</i>	<i>103</i>
<i>Figura 81: Propuesta 3 calle Mariscal Lamar</i>	<i>104</i>
<i>Figura 82: Propuesta 4 calle Mariscal Lamar</i>	<i>105</i>
<i>Figura 83: Propuesta 5 calle Gran Colombia</i>	<i>106</i>
<i>Figura 84: Propuesta 6 calle Gran Colombia</i>	<i>107</i>
<i>Figura 85: Propuesta 7 calle Gran Colombia</i>	<i>108</i>
<i>Figura 86: Propuesta 8 calle Gran Colombia</i>	<i>109</i>



Índice de tablas

<i>Tabla 3.1 Valoración Paisajística. Físico Ambiental / Social - Económico</i>	<i>77</i>
<i>Tabla 3.2 Percepción visual</i>	<i>79</i>
<i>Tabla 3.3 Calidad visual del paisaje, que analiza su importancia para su conservación, alteración o destrucción.</i>	<i>81</i>
<i>Tabla 3.4 Calidad Fondo escénico del paisaje, que analiza factores para el goce humano de la zona</i>	<i>81</i>
<i>Tabla 3.5 Fragilidad Visual, determinada por la susceptibilidad a cambios de la zona por la incidencia de sus actores</i>	<i>82</i>
<i>Tabla 3.6 Matriz FODA Físico Ambiental / Social Económico</i>	<i>83</i>
<i>Tabla 3.7 Matriz FODA Percepción Visual</i>	<i>83</i>



Índice de anexos

<i>Anexo 1 Formulario de encuesta</i> hoja 1	114
<i>Anexo 2 Formulario de encuesta</i> hoja 2	115
<i>Anexo 3 Formulario de encuesta</i> hoja 3	116



Augusto Alonso Carrión Ordoñez, en calidad de autor y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación **“Valoración y propuesta de diseño del paisaje urbano circundante al tranvía cuatro ríos de Cuenca dentro de la zona del centro histórico de la ciudad”**, de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, Septiembre de 2017



Augusto Alonso Carrión Ordoñez

C.I: 0103775409



Universidad de Cuenca
Cláusula de Propiedad Intelectual

Augusto Alonso Carrión Ordoñez, autor del trabajo de titulación **“Valoración y propuesta de diseño del paisaje urbano circundante al tranvía cuatro ríos de Cuenca dentro de la zona del centro histórico de la ciudad”**, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, Septiembre de 2017

Augusto Alonso Carrión Ordoñez

C.I: 0103775409



AGRADECIMIENTOS

*A mi Director de tesis por su guía, orientación
y preocupación durante todo el
desarrollo del trabajo de investigación.*



DEDICATORIA

A Scarlett la luz y alegría de mi vida.

A mi esposa por su comprensión y apoyo constante.

*A mis padres y hermanos pues son ellos mi fortaleza
en cada paso que doy.*



Introducción

Hacia finales del año 2010, la Municipalidad de Cuenca contrata los estudios de factibilidad para la instalación del Sistema de Transporte Masivo, Las proyecciones de crecimiento de la ciudad, hacen necesaria la construcción de un sistema de transporte, estos estudios dan como resultado que el nuevo medio de transporte más viable es la ejecución de un tranvía. Dado esto nace la necesidad de hacer una valoración del paisaje circundante a este nuevo sistema de movilidad dentro del centro histórico de la ciudad, y así obtener información que nos facilite proponer nuevas ideas sobre la conservación del paisaje urbano y generar un plan de integración paisajística.

Parece obvio, que un diseño urbano agradable, potenciado por la presencia de vegetación (con una planificación también adecuada), podría aumentar las “intenciones peatonales” de su población y conllevar, por ejemplo, un menor uso del vehículo privado, mejorando al mismo tiempo la calidad del aire y en general, la calidad ambiental en el entorno urbano y un mejor viario dentro de estas zonas. La consideración de todas estas funciones, debiera ser argumento suficiente para constituir el verde urbano en objetivo de planificación en sí y no siempre residual, sobre los vacíos urbanos sobrantes de otros procesos. En la práctica, se trata de definir la unidad de paisaje, métodos de análisis, y tratamiento a los cuales corresponden aspectos de diseño y de propuestas a un plan que sería llevado a cabo por etapas.



Identificación del problema y justificación.

La falta de verdes urbanos y el nuevo sistema de transporte público en la ciudad de Cuenca.

El verde en la ciudad concentra una gran parte de lo que el ciudadano entiende como paisaje. Dada la importancia de las áreas verdes para la calidad de vida de la población urbana, la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda un estándar de área verde de 9 m² /habitante como mínimo (citado en Reyes y Figueroa, 2010). Según la Empresa Municipal de Aseo de Cuenca (EMAC EP), encargada del mantenimiento de las áreas verdes, la urbe tiene 254,69 hectáreas de las mismas; es decir, 2.546.900 metros cuadrados, lo que dividido para unos 500.000 habitantes, da un resultado de 5,09 metros cuadrados por habitante. (Diario El Mercurio – Cuenca Ecuador Vía @mercurioec, 2017) Con relación a la densidad de población, se tiene que para el año de 1982 en el Centro Histórico de Cuenca residían alrededor de 41.474 hab., mientras que para el año de 1990 únicamente 27.047 hab., lo que significó una tasa de decrecimiento poblacional del 2.2%, es decir una disminución de 14.427 hab. Para el período de 1990 – 2001 la tasa de decrecimiento fue de 1.1%, que aplicada a la población estimada para el año 2010, da como resultado un total de 49.363 hab en el área central y una densidad bruta promedio de 103 hab/Ha. Sin embargo, es importante aclarar que existen zonas en las cuales se presentan densidades más bajas como por ejemplo en las inmediaciones del Parque Abdón Calderón (GADMCC, 2011). Esto refleja el déficit de área verde por habitante en el centro histórico de la ciudad. El “verde urbano”, la vegetación en las ciudades, tiene múltiples beneficios que han sido objeto de reivindicación y estudio a lo largo de la evolución del urbanismo actual, y que se han ido enriqueciendo y concretando por la aportación de investigaciones desde campos de estudio más próximos a la ecología y las ciencias ambientales. La presencia de vegetación en las ciudades se ha asociado así a la calidad ambiental, convirtiéndose en un factor de la calidad de vida (Gómez Lopera, 2005). En la tradición urbanística, la consideración del verde urbano tuvo importantes referentes como la ciudad jardín y los parques urbanos. En los últimos años, el renovado interés por los beneficios ambientales de los espacios verdes, a través de estudios que intentan demostrarlos, cuantificarlos e incorporarlos a la planificación, coexiste no obstante con la marginalidad con la que son tratados en la práctica. Las áreas verdes son espacios en donde predomina la vegetación y elementos naturales como lagunas, esteros y senderos no pavimentados (Reyes, Presentación, 2011). Éstas entregan múltiples beneficios a la población y al medio ambiente urbano: favorecen la actividad física, la integración social y una mejor calidad de vida de la población; también proveen servicios ambientales como el control de la temperatura urbana, captura de carbono, mejora de la calidad del aire, protección de la biodiversidad, reducción de erosión, control de inundaciones, ahorro de energía, control de ruidos, entre otros (Reyes, 2011; Flores, 2011). Las áreas verdes “son escasas en las grandes ciudades de América Latina, producto de la historia de urbanización precaria y explosiva de la segunda mitad del siglo XX” (Reyes y Figueroa, 2010, p. 90)

En ese contexto, se debe entender la movilidad en el centro histórico como un factor indisolublemente unido a la estacionalidad, mediante el uso de modos de transporte no motorizados como caminatas, bicicleta, entre otros, o en su defecto de modos de transportación colectiva como buses y una vez implementado, el tranvía, garantizando la accesibilidad a los principales puntos de interés ubicados dentro del área central, así como también a los demás lugares que se encuentran en ésta. (PMEP Cuenca, 2015, p.4) este será el punto de partida para en base a diferentes estudios de caracterización y valoración del paisaje circundante a la zona de intervención del nuevo proyecto de movilidad, pretendemos generar propuestas de intervención que mejoren tanto la vialidad peatonal como el verde urbano sostenible dentro del centro de la ciudad.



Objetivo General:

Valorar el paisaje urbano de la zona del centro histórico y del recorrido del tranvía de los Cuatro Ríos de Cuenca, mediante una metodología mixta de valoración del paisaje, para aportar criterios sostenibles de actuación para el rediseño del paisaje y mejorar el verde urbano.

Objetivos Específicos:

1. Diagnosticar el estado actual del paisaje: principales componentes, valores paisajísticos, visibilidad y fragilidad del paisaje utilizando una metodología mixta.
2. Analizar y diagnosticar la estructura de los verdes urbanos y del centro histórico de la ciudad.
3. Elaborar mapas que facilite la visualización de la problemática, a través del sistema de Información geográfico. Y encuestas.
4. Estudiar los recorridos, la movilidad y la conectividad entre los verdes urbanos y el área verde por habitante en el centro histórico.
5. Realizar un análisis crítico, y proponer criterios para la estructura verde urbana y las medidas a adoptar para alcanzar la integración paisajística del proyecto.



CAPITULO 1

PAISAJE URBANO



1. Marco teórico

La “Convención Europea del Paisaje ha posicionado el papel del paisaje como un componente fundamental del bienestar colectivo y ha puesto de relieve la necesidad de gestionar paisajísticamente todo el territorio, en todas las escalas, desde áreas densamente pobladas, espacios urbanos, suburbanos, escenarios de la vida cotidiana, hasta lugares de alto valor patrimonial y significancia natural.” (SAP-carta colombiana del paisaje), por lo que la “evaluación del paisaje urbano de las configuraciones espaciales y temporales que afectan a la integridad ecológica”(Barrasca S, 2013), y social se encuentra en la ciudad, “que se puede entender como un ecosistema siendo el hombre y sus sociedades subsistemas del mismo. En el Objetivo 3 del plan nacional del Buen vivir establece Mejorar la calidad de vida de la población, respaldado en, “la Constitución, en los artículos 66, (art. 14), (art. 30), (art. 31) (art. 32) y en el (art. 340) que: Por hábitat se entiende al entorno integral y construido en el que la población se asienta y desarrolla sus actividades; por lo tanto, debe ser ambientalmente sano y brindar condiciones de seguridad para la población.”(SENPLADES, 2013). En la historia del desarrollo urbano, los conceptos de estructura verde urbana y de espacio verde son conceptos recientes. Aparecen vinculados a los modelos urbanos resultantes del movimiento moderno, como expresión del carácter informal y orgánico que asume, en aquellos modelos, la organización urbana. Tal como la concebimos hoy la estructura verde urbana es un sistema complejo de situaciones ambientales que, en conjunto, añaden los diferentes espacios que son llamados en general parques y jardines. Sin embargo, como veremos más adelante, es más que eso. Los espacios verdes son, conceptualmente, el conjunto de áreas libres, ordenadas o no, recubiertas con vegetación, que desempeñan funciones de protección del medio ambiente urbano, de integración paisajística o arquitectónica o de recreo. Incluyen, por lo tanto, los parques y jardines urbanos, públicos y privados; las áreas de integración paisajística y de protección ambiental de carreteras y otras infraestructuras urbanas; las laderas cubiertas de vegetación; la vegetación marginal de los cursos de agua y lagos; los setos y cortinas de protección contra el viento o la contaminación acústica; las áreas verdes “cementariales”; y las áreas agrícolas y forestales residuales dentro de los espacios urbanos o urbanizables. Los espacios verdes urbanos representan la totalidad de los espacios con vegetación y corresponden a la suma de las áreas rurales y naturales integradas en el tejido urbano. Por su naturaleza, es válido hablar de los espacios verdes urbanos, incluso a la hora de abordar las cuestiones relativas a las periferias sobre las cuales las ciudades crecen y se expanden. En este caso, se designan como espacios verdes periurbanos, reforzando así su carácter periférico, donde su estructura, composición, organización, uso potencial y funciones asumen un aspecto propio y en consonancia con el “hibridismo” del uso del espacio. La asociación que corrientemente se hace de las designaciones de espacios verdes y de parques y jardines deriva del hecho de que, hasta el final de la primera mitad del siglo XX, los parques y jardines se consideraban las únicas expresiones de la presencia de la naturaleza en la ciudad. Otras expresiones naturales en las zonas urbanas, como jardines y huertas, la agricultura y los bosques al interior de las ciudades, la vegetación marginal de los cursos de agua, entre otros, por no tener una organización formal, no tenían, hasta hace muy poco, el estatuto de la estructuras urbanas. Su proximidad a la vegetación en el medio rural y silvestre, su baja sofisticación en lo que respecta a la organización interna y la escasa presencia de especies exóticas o de vegetación ornamental, las mantenían como estructuras si no rurales, por lo menos no urbanas. Pero su existencia y la sobrevivencia de macizos de vegetación, o su reinstalación, permiten su utilización como espacios de recreo de aire libre con funciones de activación ambiental. La presencia de elementos naturales en el paisaje urbano permite que los procesos de urbanización y de rehabilitación y regeneración de los tejidos urbanos consolidados ocurran con bajo nivel de estrés y más respeto de los equilibrios ambientales que contribuyen a la sostenibilidad urbana. El sistema de espacios abiertos creado por la presencia de elementos naturales permite la existencia de corredores ecológicos para la conservación de la biodiversidad territorial y la creación y organización de la estructura verde urbana. Con lo que gana expresión y significado el concepto de continuum natural¹ que es el soporte fundamental de una estructura verde ecológicamente equilibrada.



El concepto de estructura verde no se limita únicamente al simple inventario de áreas libres residuales, como resultado de un proceso casuístico de crecimiento urbano, o el resultado de un simple sumatorio de los espacios ajardinados previstos en los planes urbanos, desligados de un contexto global de organización física de la ciudad. La estructura verde urbana y periurbana puede ser continua, semicontinua o discontinua, en cuanto a la forma como se organiza y se liga el conjunto de espacios verdes, espacios rurales cultivados, de protección, de recreo o naturales. La estructura verde continua se compone de un sistema de espacios abiertos predominantemente verdes que se insertan en un tejido construido discontinuo, muy disperso, articulándose entre sí, siempre que sea posible, de forma continua. La estructura verde semicontinua consiste en un sistema constituido predominantemente de espacios verdes que se insertan en el tejido urbano construido, articulándose unos con otros con pequeñas interrupciones, integrando también espacios boscosos. La estructura verde discontinua se compone de un sistema discontinuo de los espacios abiertos que se construyen en el tejido urbano de forma fragmentada incluyendo tanto los espacios verdes y espacios abiertos como espacios boscosos y áreas ajardinadas pavimentadas. Los espacios verdes, cualquiera que sea su tipo y estructura, forman también un conjunto de espacios con usos específicos y funciones y comportamientos biológicos distintos, susceptibles de usos multiformes tanto para usos recreativos de aire libre como para integración paisajística de edificios o conjuntos de edificios. La práctica profesional relacionada con la planificación urbana ha fijado criterios para la clasificación de los espacios verdes urbanos. Sin embargo, no siempre con criterios claros que ayuden a definir un marco de partida para una sistematización más a fondo, teniendo en cuenta el tamaño, la ubicación y el tipo de uso permitido. Con lo que se pueden, por lo tanto, establecer grupos más o menos homogéneos. Las normas de planificación, más o menos obligatorias, que son estándares para la creación y la presencia de estructuras verdes urbanas, tienen aquí su motivo y razón de ser. Un criterio común para la clasificación de los espacios verdes urbanos es lo que tiene en cuenta su distribución espacial y su relación con el funcionamiento de la ciudad. En la práctica, se trata de definir las redes de diversa densidad y métodos de tratamiento y los diferentes usos, de acuerdo con su inserción en el espacio. A los cuales, por supuesto, corresponden aspectos de diseño y procesos constructivos también diferentes. A este criterio se asocian los conceptos de estructura verde principal y de estructura verde secundaria, constituyendo la primera una red de espacios ubicados en situaciones ecológicas propicias a su instalación y desarrollo, en la cual se integran el conjunto de todos los grandes parques urbanos y las zonas verdes de protección medioambiental y de integración de infraestructura así como los accidentes naturales notables. La estructura verde principal constituye el sistema complejo de espacios verdes y libres que enlazan el núcleo urbano con su periferia rural. La estructura verde principal incorpora los principales elementos y valores naturales que permiten una relación de continuidad entre la periferia de las ciudades y el interior, creando una red de enlace y activación biológica que constituye el sistema de continuum natural. La estructura verde principal asegura el enlace del paisaje del entorno urbano con el centro de la ciudad a través de la integración de los elementos biológicamente más representativos del paisaje rural y natural (setos de compartimentación del paisaje rural, áreas inundables, macizos de arbolado, crestas recubiertas de vegetación, las zonas de infiltración y de alimentación de acuíferos subterráneos...). Esta estructura verde puede formalizarse en un paisaje de carácter urbano, siempre que sea posible asegurar una relación de continuidad con áreas más naturalizadas y persista el carácter predominantemente verde de estos espacios, en orden a garantizar su dinámica al nivel biológico y ecológico. La estructura verde secundaria corresponde al conjunto de los espacios verdes de menor dimensión, en áreas residenciales o de equipamiento, y los jardines y plazas ajardinadas de diseño más formal en las zonas centrales más densamente construidas. Esta estructura verde secundaria es, así, el conjunto de espacios, consolidados o no, que tradicionalmente se designan por jardines, esto es, los espacios bien delimitados, contruidos en conformidad con un diseño y una intención clara, formalmente coherente y relacionada con el entorno construido. Dependiendo de su ubicación en el tejido urbano y la dimensión de los espacios disponibles, puede presentarse como jardín, espacio de juego y de recreación, plaza arbolada o separador de tráfico plantado con árboles o arbustos. Los pequeños espacios insertados en el tejido urbano denso y tradicional de la ciudad son fundamentales en su lectura, sea cual sea la dimensión considerada, y representan las expresiones de la naturaleza viva más cercanas a la vida urbana cotidiana. Por su papel en la organización y en el funcionamiento de las ciudades la estructura verde es uno de los más importantes componentes del tejido urbano y un factor importante de su valoración medioambiental, urbanística y patrimonial. (Fadigas Leonel, 2009) En definitiva, el sistema



de espacios verdes en ciudad y su planificación interaccionan con el sistema de microclima urbano y con aspectos psicológicos ambientales, de gran importancia para el habitante (Gómez Lopera, 2005). Parece obvio, que un diseño urbano agradable, potenciado por la presencia de vegetación (con una planificación también adecuada), podría aumentar las “intenciones peatonales” de su población y conllevar, por ejemplo, un menor uso del vehículo privado, mejorando al mismo tiempo la calidad del aire y en general, la calidad ambiental en el entorno urbano. La consideración de todas estas funciones, debiera ser argumento suficiente para constituir el verde urbano en objetivo de planificación en sí y no siempre residual, sobre los vacíos urbanos sobrantes de otros procesos. Esto ocurre con frecuencia, tal y como podemos observar en nuestros pueblos y ciudades de América, donde proliferan los parques sobre los aparcamientos soterrados, añadidos de forma colateral y mal llamados e incluidos erróneamente en las estadísticas del espacio verde por habitante. Esta medida suele referirse a m² / habitante. Sin embargo se incluyen en este indicador superficies correspondientes a tipologías y/o zonas en la realidad no vegetadas, con lo que deberían establecerse mediciones más concretas que reflejaran con mayor fidelidad la presencia efectiva de vegetación, y por lo tanto, (al menos de forma indirecta), la existencia de las funciones antes recogidas. (Pérez Campaña Rocío. 2013)

1.1 Paisaje Urbano

1.1.2 El Paisaje conceptualización

La palabra paisaje ha sido considerada en la historia con un sinnúmero de significados: naturaleza, territorio, área geográfica, medio ambiente, pero en todos los casos es manifestación externa, indicador de procesos que tienen lugar en un territorio, ya sea en el ámbito natural o humano; es por esto que el término paisaje se niega a una objetivización, por el hecho de estar vinculado con el hombre y su percepción, la percepción que el hombre tiene del entorno, que pasa de una posición pasiva a una activa, del ver al mirar, es lo que convierte a un espacio en paisaje. (Ramòn, 2012, p.21)

Los actuales estudios sobre el paisaje están cobrando cada día una mayor importancia en la Planificación Integral de una ciudad, donde el desarrollo y medio ambiente, son dos aspectos importantes para conseguir un equilibrio entre sociedad y naturaleza.

Las áreas verdes urbanas cumplen un rol importante en la calidad de vida de la población y dentro de la ecología urbana. Por ello constituye una preocupación a nivel mundial y existe un estándar mínimo recomendado por la Organización Mundial de la Salud. Cuenca tiene un gran desafío en esta materia, ya que en promedio presenta bajos niveles de metros cuadrados por habitante en el centro histórico de la ciudad. (CONAMA, 2002, p.223)

Las áreas verdes son espacios en donde predomina la vegetación y elementos naturales como lagunas, esteros y senderos no pavimentados (Reyes, Presentación, 2011). Éstas entregan múltiples beneficios a la población y al medio ambiente urbano: favorecen la actividad física, la integración social y una mejor calidad de vida de la población; también proveen servicios ambientales como el control de la temperatura urbana, captura de carbono, mejora de la calidad del aire, protección de la biodiversidad, reducción de erosión, control de inundaciones, ahorro de energía, control de ruidos, entre otros (Reyes y Flores, 2011). Las áreas verdes “son escasas en las grandes ciudades de América Latina, producto de la historia de urbanización precaria y explosiva de la segunda mitad del siglo XX” (Reyes y Figueroa, 2010, p. 90).



El verde en la ciudad concentra una gran parte de lo que el ciudadano entiende como paisaje. Dada la importancia de las áreas verdes para la calidad de vida de la población urbana, la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda un estándar de área verde de 9 m² /habitante como mínimo (citado en Reyes y Figueroa, 2010). Según la Empresa Municipal de Aseo de Cuenca (EMAC EP), encargada del mantenimiento de las áreas verdes, la urbe tiene 254,69 hectáreas de las mismas; es decir, 2.546.900 metros cuadrados, lo que dividido para unos 500.000 habitantes, da un resultado de 5,09 metros cuadrados por habitante. Con relación a la densidad de población, se tiene que para el año de 1982 en el Centro Histórico de Cuenca residían alrededor de 41.474 hab., mientras que para el año de 1990 únicamente 27.047 hab., lo que significó una tasa de decrecimiento poblacional del 2.2%, es decir una disminución de 14.427 hab. Para el período de 1990 – 2001 la tasa de decrecimiento fue de 1.1%, que aplicada a la población estimada para el año 2010, da como resultado un total de 49.363 hab en el área central y una densidad bruta promedio de 103 hab/Ha. Sin embargo, es importante aclarar que existen zonas en las cuales se presentan densidades más bajas como por ejemplo en las inmediaciones del Parque Abdón Calderón (GADMCC, 2011). Esto refleja el déficit de área verde por habitante en el centro histórico de la ciudad.

1.2 Metodología

Para abordar el tema de tesis se procede a realizar varios procedimientos antes de abordar el estudio paisajístico:

Ámbito y delimitación del área de estudio.

Descripción del lugar y sus dinámicas.

Recopilación de información y datos municipales u otras entidades públicas o privadas.

Justificación de la Relevancia del Estudio / Objeto de estudio

Metodología de valoración: Para determinar la metodología, en esta investigación se empleará un método mixto, que “combinan las encuestas de preferencia pública cuantitativa y e inventario de rasgos del paisaje (Busquets, J, 2009). se utiliza tres escalas: escala de calidad mixta del CSWSSG, escala de calidad paisajística de Daniel y Vining, escala de calidad y fragilidad de Ramos. (Conesa V), es así que la metodología (Mata, R, 2009) nos presenta las siguientes fases para la evaluación del paisaje. De acuerdo con la bibliografía consultada el método más adecuado para la valoración de paisajes es el Método Mixto en el que se tiene en cuenta tanto las componentes de paisaje o elementos objetivos (Ej: vegetación, usos de suelo,...) y elementos subjetivos o categorías estéticas (expresión, simbolismo, unidad,...) y su valoración paisajística.

Se definirán las unidades de paisaje con el objetivo de obtener una valoración del paisaje en función del atractivo que posee desde el punto de vista estético. Luego se definirán los elementos urbanos que caracterizan el paisaje según la metodología de Imagen Urbana (Kevin Lynch), para facilitar el entendimiento de la misma, con estos resultados se definirán los elementos de caracterización del paisaje para facilitar la valoración visual, además se realizará un análisis al plan de movilidad y espacios públicos de Cuenca y así obtener más información que nos ayude en la valoración y las propuestas de intervención. De estos resultados se obtendrá una imagen final de los análisis utilizando el método de sistemas cartográficos (por ejemplo el Método de Superposición de Transparencias, el Método Mc Harg). Los métodos para ponderar factores, son muy útiles, una vez se haya confeccionado el inventario de caracterización, componentes paisajísticos, y el análisis de movilidad urbana.

En este estudio, se utilizará un método indirecto para la valoración de la calidad visual, fondo escénico y fragilidad del paisaje. Hemos combinado escalas cualitativas y cuantitativas para la medición de los componentes del paisaje. Además, hemos incluido algunos criterios de evaluación de carácter ecológico y estructural con lo que pretendemos obtener una valoración del paisaje más acorde con los objetivos últimos del trabajo en el marco de la zonificación territorial de un espacio protegido donde los valores ambientales son especialmente relevantes. Para el desarrollo de este ejercicio se han seguido las directrices marcadas por el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana, el cual plantea dentro del contenido de los Estudios de Paisaje: la información del territorio, la caracterización y valoración del paisaje y la fijación de objetivos de calidad paisajística. En la información del territorio se analiza la



situación actual, por medio de aquellos datos que sirven de orientación para comprender y analizar el territorio y las actividades que inciden en el paisaje, estos datos pueden pertenecer a los ámbitos medioambientales, sociales o a cualquier otro que pueda tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje urbano. En la caracterización del paisaje se delimitan, clasifican y describen las unidades de paisaje, las cuales son áreas urbanas con una configuración estructural, funcional o perceptivamente diferencial, única y singular. Para su delimitación se hace necesario el establecimiento de puntos de observación, por medio de los cuales se delimitan las cuencas visuales, por planos visuales, o por recorridos fotográficos.

Además, hemos incluido algunos criterios de evaluación de carácter ecológico y estructural con lo que pretendemos obtener una valoración del paisaje más acorde con los objetivos últimos del trabajo en el marco de la zonificación territorial de un espacio protegido donde los valores ambientales son especialmente relevantes. La estructura metodológica empleada para esta investigación tiene como objeto realizar un análisis de paisaje desde su enfoque visual mediante el cual se pueda catalogar la aptitud del paisaje en función de su calidad visual

En la valoración del paisaje se analizan los componentes, se realiza un análisis visual, un plan de participación pública y se determinan los valores de calidad del paisaje. Con ello se establecen los objetivos de calidad paisajística. Estos métodos tienen su origen en la evolución de los indirectos hacia una progresiva cuantificación complementada con los estudios de preferencias por encuestas sobre paisajes de contacto para determinar el valor de cada componente, por otra parte se procederá hacer una valoración personal de las zonas de estudio las mismas que serán evaluadas por un método directo de valoración, a través de la contemplación directa del paisaje, basada en los resultados de las encuestas, con esto se busca clarificar el análisis visual y la valoración de la zona de estudio.

Con esto se pretende obtener una tabla de resultados asignando diferentes mediciones a los resultados del estudio paisajístico y diagnosticar los valores paisajísticos, de visibilidad y fragilidad del paisaje, esto nos facilitara Identificar con facilidad las amenazas y oportunidades, para así obtener las medidas y propuestas de actuación para el área de estudio. Y finalmente generar un diagnóstico y proponer criterios y las medidas a adoptar para alcanzar la integración paisajística del proyecto.



1.3 Sector de estudio

El sector de estudio se encuentra ubicado en la zona austral del Ecuador, en la provincia de Azuay, en el cantón Cuenca en el centro histórico de la ciudad.

La provincia de Azuay está conformada por 15 cantones, se limita al norte con la provincia de Cañar, al Sur con la provincia de Loja, al Este con las provincias de Morona Santiago y Zamora Chinchipe, y al oeste con las provincias de Guayas y el Oro, la extensión territorial es de 8.639 km².

Su capital es la ciudad de Cuenca con 505.585 habitantes, con un crecimiento poblacional de 1,93%; el clima es variable debido a la altura, desde el tropical hasta el glacial, esto debido a la presencia de la cordillera de los Andes y la vegetación subtropical al occidente, la provincia se halla climatológicamente fragmentado en diversos sectores, además, a causa de su ubicación tropical, cada zona climática presenta sólo dos estaciones definidas: húmeda y seca; en el Occidente la temperatura oscila entre los 20 °C y 33 °C, mientras que en la zona andina, ésta suele estar entre los 10 °C y 28 °. (PDOT Cuenca, 2011)

El centro histórico de Cuenca fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la Unesco en el año 1999, en el centro de la ciudad se ubican importantes vestigios históricos: museos e iglesias antiguas (como la Catedral de la Inmaculada Concepción, una de la más grandes y hermosas de América, y otras más que datan de los siglos XVI y XVII), calles adoquinadas y casas construidas aplicando sistemas constructivos vernáculos, con fachadas de estilo republicano que hacen notar las diferentes influencias europeas con característicos balcones y cielorrasos de estuco y otros forjados en latón pintado.

Cuenca está conformada por el sector urbano y el sector rural, el sector urbano está formado por las parroquias de: Bellavista, Cañaribamba, el Batán, el Sagrario, el Vecino, Gil Ramírez Dávalos, Hermano Miguel, Huayna Cápac, Machángara, Monay, San Blas, San Sebastián, Sucre, Totora-cocha, Yanuncay.

El territorio rural se encuentra dividido en 21 Parroquias, que son: Baños, Chaucha, Checa, Chiquintad, Cumbe, el Valle, Llacao, Molleturo, Nulti, Octavio Cordero Palacios, Paccha, Quingeo, Ricaurte, San Joaquín, Santa Ana, Sayausí, Sidcay, Sinincay, Tarqui, Turi y Victoria del Portete. (PDOT Cuenca, 2011)

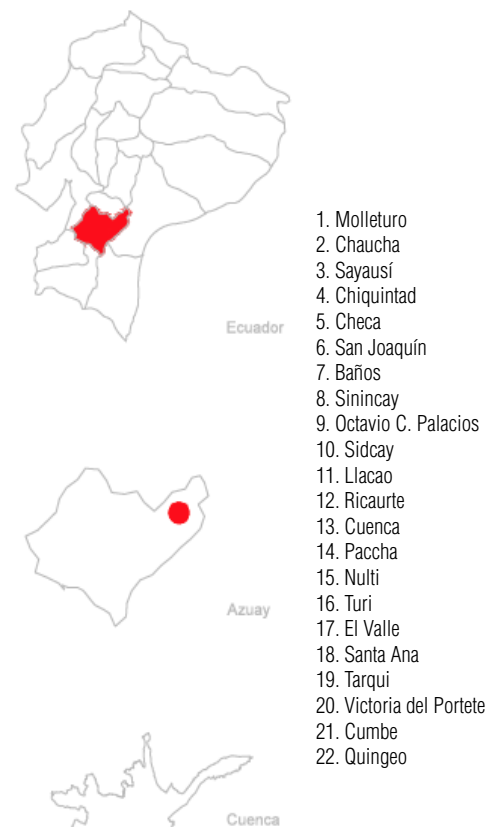


Figura 1: Contexto territorial del Ecuador, Provincia de Azuay y Cuenca
Fuente: Elaboración propia



Figura 2: Parroquias del cantón Cuenca
Fuente: PDOT CUENCA, 2015

1.4 Descripción del lugar y sus dinámicas.

La incorporación del tranvía como uno de los elementos del futuro sistema de transporte público, es considerada como una línea de alta capacidad que atraviesa la zona de mayor demanda de viajes urbanos como es el Centro Histórico de manera preferencial.

El corredor tranviario está constituido de Norte a Sur por la Ave. España, Sangurima, Lamar y Av. De las Américas, mientras que en sentido Sur a Norte, lo constituye la Av. De las Américas, Gran Colombia, Huayna Cápac y Ave. España, tiene una longitud aproximada de 21km en todo su recorrido.

El eje tranviario, esta segregado del tráfico vehicular, mediante un bordillo que permite su adecuada operación, el trazado consta de tramos dispuestos en el parterre central de las Ave. De las Américas y Ave. España, teniendo transiciones en los que dispone a uno de los costados del viario.

En el Centro Histórico, ocupa uno de los carriles de circulación de acuerdo al trazado diseñado.

La dinámica en las calles Gran Colombia, y la calle Mariscal Lamar, es bastante alta en la jornada diaria y en la noche se convierte en tranquilo y estática. Se encuentran diferentes tipologías arquitectónicas, como son edificaciones residenciales, educativas, administrativas o de gestión pública y privada, espacios públicos deportivos, espacios religiosos.

Inserción en el Centro Histórico:

El acceso y salida al Centro Histórico se realizarán por las calles Gran Colombia y Mariscal Lamar (con un trazado de 3.8 km por sentido) para unirse en ambos polos con las avenidas Las Américas y España. Como sus vías son estrechas llegando a secciones viales de 7m, la cual se compartirá con automóviles. Este tramo es considerado zona comercial y turística en las cuales se ubicarán 16 estaciones laterales en ambos sentidos de circulación.

Existen edificaciones construidas para el comercio y las viviendas han sido absorbidas por este segmento productivo. La actividad preponderante es la comercial, con la presencia de almacenes de ropa, confiterías, artículos de limpieza, artesanías, gabinetes de belleza, restaurants, hostel, hoteles, bancos. El Tranvía planificado para la Ciudad de Cuenca, es un sistema orientado esencialmente para mejorar los problemas de movilidad pública.

TRANVÍA CUENCA - RUTAS

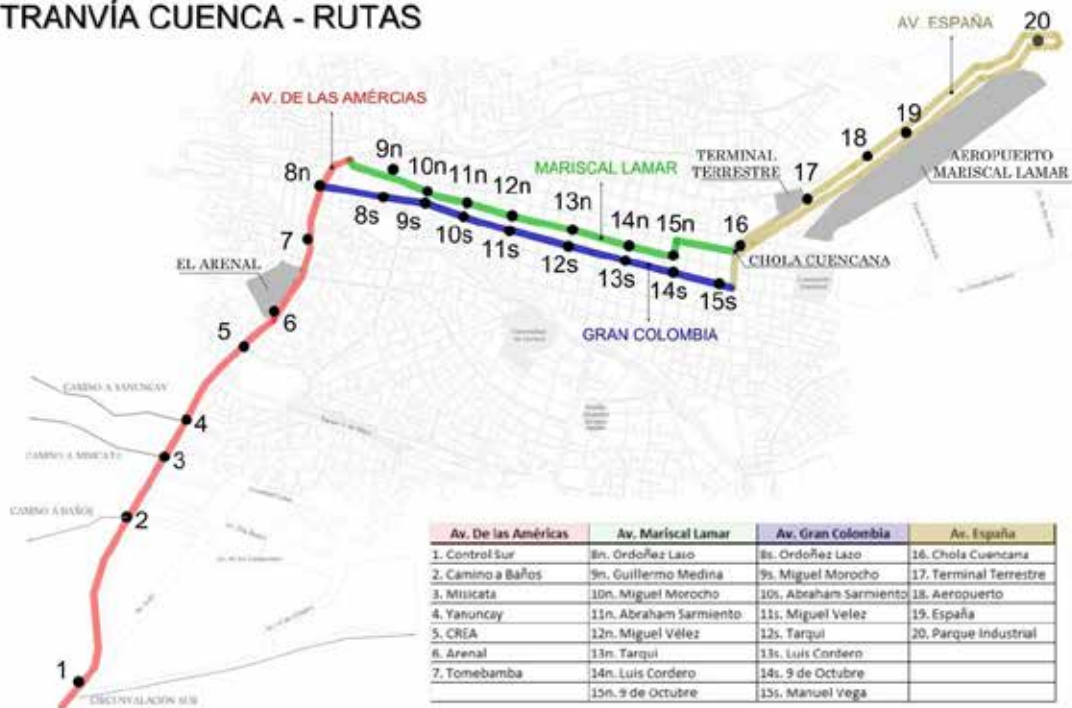


Figura 3: Tranvía Cuenca - Rutas

Fuente: Elaboración propia a partir de <http://www.paulgranda.com/El-tranvia>



1.4.1 Planos de la Ciudad desde el año de 1878, hasta el año 2003

En el año de 1878 se aprecia la traza en damero de la ciudad, la zona urbana se extendía a unos setecientos metros a la redonda de lo que hoy es el “Parque Calderón”. En la parte superior izquierda se enumeran las principales edificaciones administrativas y las iglesias. En ese entonces los Ejidos constituían los huertos que proveían de alimento a la ciudad. (Albornoz, Cuenca, 2008)

PLANO DEL AÑO 1935

En el plano de 1935 se puede apreciar la traza original de damero sin mayor variación y más bien se aprecian las elevaciones montañosas características de la cordillera Andina. (Albornoz, Cuenca, 2008)

PLANO GILBERTO GATTO SOBRAL AÑO 1949

El plano realizado por el arquitecto Gatto Sobral en el año 1949 propone una nueva traza con manzanas rectangulares concéntricas con respecto al norte y sur de la ciudad. Propone la intervención en el Ejido con este nuevo tipo de traza y planifica la Avenida Solano que establece una gran directriz verde y una visual profunda que llega hasta la Avenida 24 de Mayo. (Albornoz, Cuenca, 2008)

FOTO AÉREA AÑO 1949

Hacia el año 1949 en la fotografía aérea ya aparece conformado el actual Centro Histórico aunque no está delimitado todavía como tal. Se nota la influencia de las propuestas del Arquitecto Gatto Sobral en la nueva traza urbana del Ejido pero no se la ha realizado exactamente como consta en el plano de 1949. (Albornoz, Cuenca, 2008)



Figura 4: Plano de 1878 litografía
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)



Figura 5: Plano de 1909
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)



Figura 6: Plano de 1935
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)



Figura 7: Plano de 1949
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)



Figura 8: Ortofoto de 1949
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)



PLANO 1963

Hacia el año 1963, ya se encuentra totalmente definido el actual Centro Histórico de la ciudad de Cuenca aunque en los planos no consta como tal. Se puede apreciar la influencia de Gatto Sobral en el Ejido, pues en la zona residencial norte de la ciudad la trama se desarrolla con manzanas alargadas en sentido vertical y no horizontal como en el Ejido. (Albornoz,Cuenca, 2008)

PLANO 1970

En este plano apreciamos una delimitación del área comercial de Cuenca, pues establece un simbolología para este sector que es parte del actual Centro Histórico, además establece simbologías para los diferentes usos de suelo y define alrededor de la ciudad un cinturón verde y las zonas agrícolas. (Albornoz,Cuenca, 2008)

PLANO 1974

En este plano aparece delimitado el núcleo urbano en color gris y las parroquias urbanas adyacentes al mismo en color rosa delimitadas con color amarillo. (Imágenes de Cuenca, 2015)

PLANO 1984

En este plano ya aparecen señaladas las edificaciones patrimoniales, disgregadas, pues no conforman una sola estructura urbana como Centro Histórico. Sino un cinturón al que se le denomina Zona de Patrimonio. (Albornoz,Cuenca, 2008)

PLANO 1995

En esta plano se establece ya una clasificación de las edificaciones patrimoniales más definida pues un sector consta como área patrimonial y otro como área de respeto. Podemos apreciar que los espacios verdes están definidos, así como los espacios de protección forestal y las áreas agrícolas. En este plano por primera vez trasciende el hecho de la protección de las áreas forestales y de la delimitación de las áreas agrícolas con el objeto de que el crecimiento de la ciudad se rija a normas, pues ya se dispone de una Ordenanza que sanciona El Plan de Ordenamiento Territorial que regula el crecimiento y desarrollo urbano. (Albornoz,Cuenca, 2008)

PLANO DEL AÑO 2003

En el plano del año 2003, ya se observan los parques lineales, las áreas verdes que conforman ejes a lo largo de los ríos. Al Sur este se aprecian las lagunas de oxidación que conducen gran parte de las aguas servidas del río Tomebamba. En este plano se ve una tendencia a priorizar las áreas verdes, pero lo que hace falta es el establecimiento de una conectividad entre los ejes verdes y las plazas y parques de la ciudad, tanto en el Centro Histórico como en las zonas residenciales y aledañas al Centro de la ciudad. (Albornoz,Cuenca, 2008)



Figura 9: Plano de 1963 I
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)



Figura 10: Plano de 1970
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)



Figura 11: Plano de 1974
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)



Figura 12: Plano de 1984
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)



Figura 13: Ortofoto de 1995
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)



Figura 14: Ortofoto de 2003
Fuente: Planos e Imágenes de Cuenca, (Achig Subía, L 2008)

1.5 Justificación de la Relevancia del Estudio / Objeto de estudio

Las proyecciones de crecimiento de la ciudad de Cuenca, hacen necesaria la construcción de un sistema de transporte de alta calidad, que favorezca a la transportación masiva, mejore los tiempos de traslado, capte y abastezca a un mayor número de habitantes y usuarios, menos contaminante para ayudar al medio ambiente a lo largo de los principales corredores urbanos, que al mismo conecte el Centro Histórico con sectores claves. esto generará varios cambios en la lectura del paisaje urbano de la ciudad,

Este proyecto abre la necesidad de analizar el paisaje urbano circundante al nuevo sistema de transporte, y generar nuevas alternativas, si fuesen necesarias para mejorar el entorno paisajístico de este nuevo sistema planteado. Tomando este proyecto de movilidad urbana se plantea analizar el verde urbano, la movilidad, las características y componentes del paisaje, y la valoración del mismo en la búsqueda por mejorar la implementación de este medio de transporte y generar nuevas propuestas de intervención, que busquen mejorar la cantidad de verde urbano en la ciudad, partiendo de los diferentes estudios aquí planteados. Por ello, el paisaje sensible no solo es el paisaje que se percibe, sino que esta percepción debe contribuir a la mejor calidad de vida de los habitantes. En este sentido, Kevin Lynch nos recuerda que “el sentido de lugar es también un hecho político”.

El presente trabajo constituye un primer acercamiento a la consideración de los recursos paisajísticos históricos en la zona del centro histórico de la ciudad. En este sentido, se intentarán establecer métodos que permitan abordar la inclusión del paisaje en el proyecto del nuevo tranvía Cuatro Ríos de Cuenca. Entre los hechos que respaldan este trabajo de valoración de los recursos paisajísticos del Centro Histórico de la ciudad pueden citarse:

Siguiendo la orientación de la Convención Europea del Paisaje, la valoración permite el reconocimiento de los recursos paisajísticos en todo el territorio. Su proximidad al ciudadano, así como la consideración de los recursos paisajísticos desde una perspectiva eminentemente formal favorece la participación ciudadana en la valoración de los paisajes y en el establecimiento de objetivos de calidad paisajística. Recíprocamente, el paisaje puede propiciar un incremento de la participación social en el proceso de redacción del proyecto.

Propiciar la conservación, el acceso y disfrute de los recursos paisajísticos.

Reforzar la imagen simbólica y visual del centro de la ciudad y por ende al Centro Histórico.

Configurar un modelo sostenible.

Incrementar la calidad de vida ciudadana.

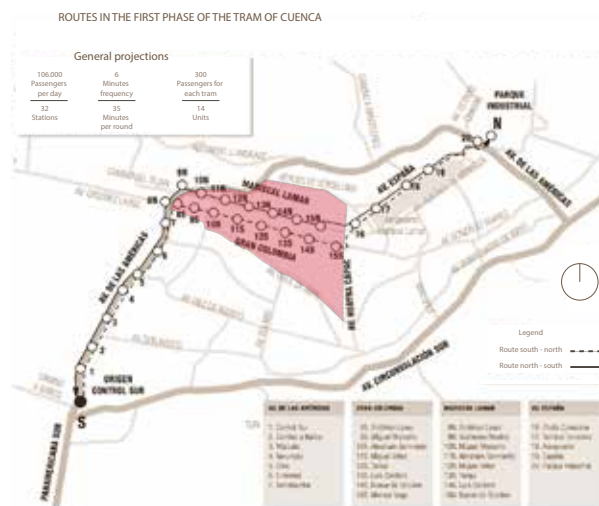


Figura 15: Ruta del Tranvía
Fuente: Elaboración propia



CAPITULO 2

IMAGEN URBANA



2. Imagen Urbana

2.1 Formas de analizar la ciudad

La mayor parte del análisis urbano es la percepción visual de la ciudad, es decir, entender la información a través de la mirada. (Schwalbach, 2009)

El análisis urbano ayuda a que las personas reconozcan fenómenos o conexiones a través de las diversas percepciones.

Hay diferentes tipos de análisis, algunos se centran en aspectos individuales, sin asegurar de proveer de explicaciones generales sobre la ciudad como un fenómeno que se encuentra fuera de la estructura de la percepción; pero también hay las observaciones integrales que tienen en cuenta la lógica de la ciudad como conjunto, las características de la estructura de la ciudad a partir de las descripciones espaciales.

La información histórica es muy importante siendo este un punto de apoyo de trabajo, y los mapas una base de herramienta práctica. El análisis urbano de una particular área o ciudad tienen que tener en cuenta la observación e investigación de varias cuestiones, al mismo tiempo que se tienen que ver las interacciones entre los distintos sectores analizados.

Un análisis urbano es la integración de diversos análisis de una imagen o parte individual. La calidad de un análisis urbano está determinada por la conciencia de cualquier área específica de los diferentes aspectos que interactúan en el área de investigación, en lugar de la lista detallada de los factores sectoriales individuales. El análisis urbano crea, en resumen, la representación de modelos de una realidad Urbana que sirva de base para las medidas de planificación urbana futura en el ámbito de la investigación. (Stoetzel, 1970)

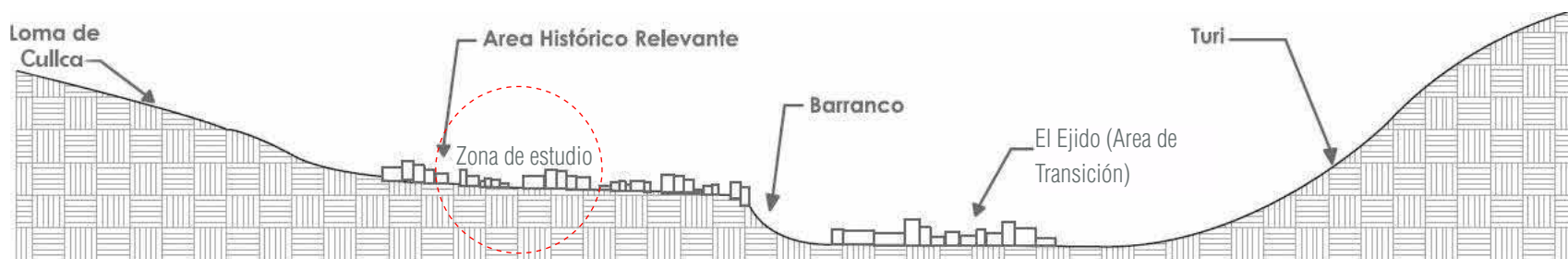


Figura 16: Entorno Urbano
Fuente: PEMP, Cuenca, 2015



IMAGEN URBANA

Definición de la zona de actuación y de influencia.
Unidad de paisaje

El centro histórico constituye una de las piezas más representativas en el paisaje de nuestras ciudades de América Latina y su significado desborda ampliamente el papel que le correspondería en función de su superficie, entidad demográfica o actividad económica. Siendo una parte pequeña de tejido urbano, constituye un espacio simbólico que sirve para identificar, diferenciar y dar personalidad a las ciudades. (Troitiño)

Se delimitara la zona de estudio desde el eje de cada una de las vías por las que transitara el nuevo sistema de transporte hacia el norte y al sur se tomaran de 100m a 200m desde sus ejes dependiendo factores de equipamientos cercanos, lo que puede crecer o decrecer la zona de estudio, al este estará como limite la Av. Huayna Cápac, y al oeste con el trazado del centro histórico limitado por la calle Miguel Morocho.

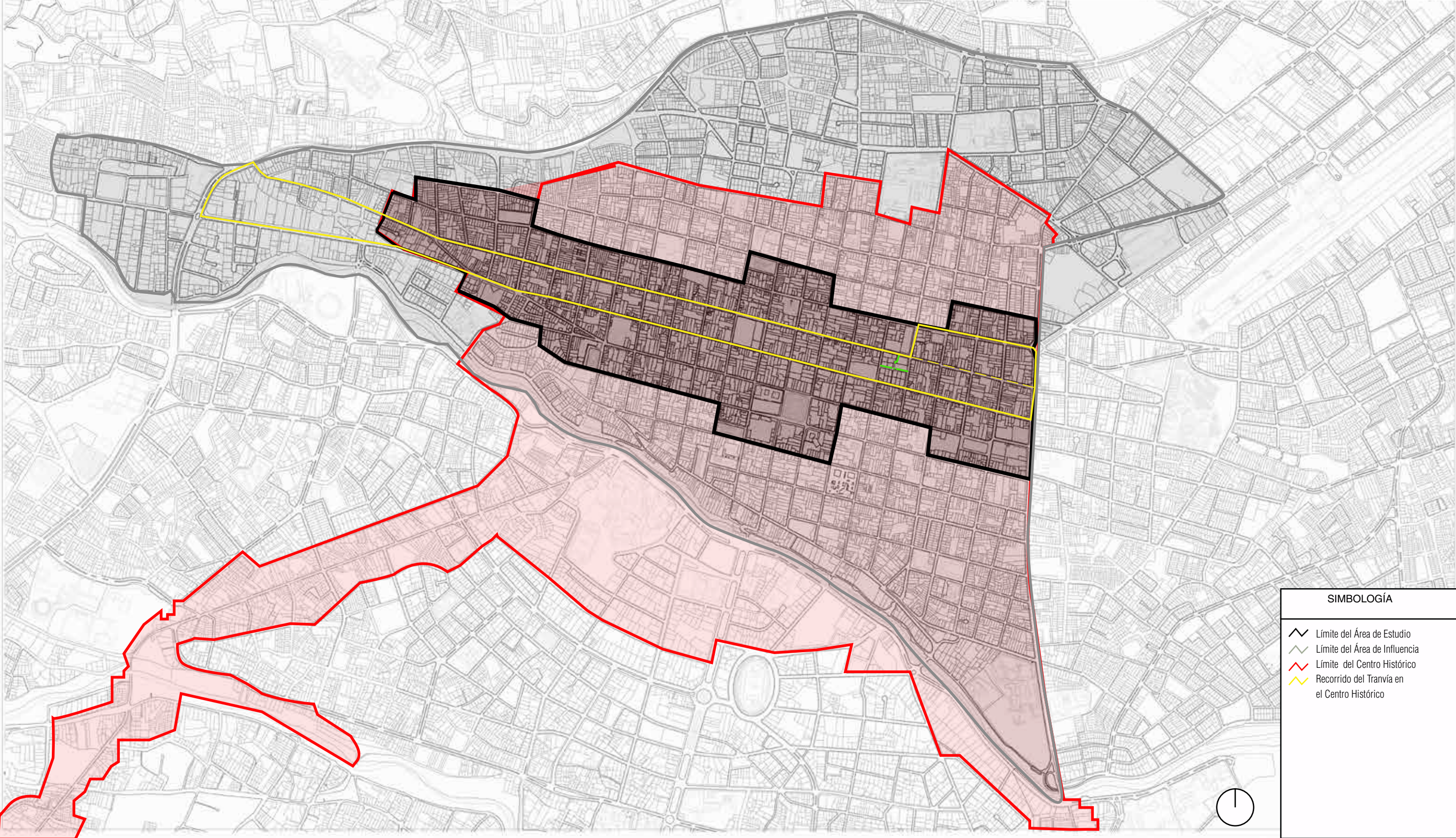


Figura 17: Imagen urbana, Definición de la zona de actuación y de influencia.
Fuente: Elaboración propia



IMAGEN URBANA USOS DE SUELO

Movilidad, economía y patrimonio se han convertido en un juego de términos de muy difícil disociación, las reglas de conservación en un contexto de vitalidad urbana y garantizando la fluidez micro-empresarial de nuestros centros históricos conforman hoy el único camino para la recuperación creíble del centro de la ciudad de Cuenca. (PMEP Cuenca, 2015, p3)



Figura 18: Imagen urbana, Usos de suelo
Fuente: Elaboración propia a partir de PDOT Cuenca.



2.2 Descripción de los espacios de percepción de estos paisajes.

Usos del suelo de nuestra zona de estudio.

Usos administrativos

Estos usos tienen una mayor relevancia dentro del Centro Histórico de Cuenca, ya que estas oficinas públicas generan un tránsito continuo de personas, que cotidianamente realizan trámites municipales o por el contrario son trabajadores de dichas entidades, esto ha generado que la zona del Centro Histórico cada vez aumente la cantidad de locales comerciales por el gran flujo de personas que transitan por el mismo.

Usos de canchas

Estos son mínimos en el centro histórico, ya que por la cantidad de gente que ingresa al mismo los espacios sin edificaciones se han convertido en parqueaderos públicos, eliminando así estos espacios de esparcimiento.

Usos de educación.

Con varias unidades educativas entre escuelas, colegios y algunas facultades de la universidad, el uso del suelo en educación viene ligado al crecimiento de la ciudad, ya que los mismos siempre estuvieron ligados al parque central y su crecimiento paulatino, esto genera un flujo mayor de personas hacia el Centro Histórico, provocando caos vehicular, visual y sonoro en las horas pico.

Usos de parques y plazas

Dentro de la zona de estudio existen varios parques y plazas de relevancia histórica dentro de la misma, y estos casi siempre estarán ligados a construcciones religiosas o de usos masivos como en el caso del mercado 9 de Octubre y su plaza que fue regenerada en los últimos años.

Usos religiosos

Dentro de la historia de la ciudad y su gran tradición, los templos son una de las construcciones que más llaman la atención dentro de la arquitectura de la ciudad; con sus detalles neoclásicos, barrocos y con una muestra del más puro estilo neo-gótico y ecléctico.

San Francisco, Santo Domingo, San Alfonso, San Sebastián, Catedral Nueva, la Vieja Catedral, Las Conceptas, El Carmen y San Blas, son los santuarios que guardan el Centro Histórico, en la zona de nuestro estudio.

Usos comerciales y ocio

Este es uno de los usos con mayor volumen dentro del centro de la ciudad, esto dado por la gran cantidad de personas que transitan las calles de nuestra zona de estudio, esto ligado a los usos administrativos, esto ha generado un crecimiento descontrolado de comercios y lugares de ocio los mismos que han desplazado el uso de vivienda en la zona.



2.3 Elementos que caracterizan el paisaje

A partir de estos primeros acercamientos al paisaje a través de la definición de la unidad de paisaje y un estudio de los usos de suelo se dispondrá a realizar un análisis para la identificación de los elementos urbanos que caracterizan el paisaje para ser evaluados bajo los criterios determinados por Kevin Lynch.

Elementos a considerar:

Sendas: caminos que sigue el observador, dentro de estas los más representativos ejes de circulación (avenidas, autopistas, tren...)

Bordes: representan los límites de diferentes espacios que nos puede ayudar a fragmentar para después poder unir con otros espacios.

Barrios: las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes que presenta unas características físicas y/o de identidad definitorias.

Nodos: puntos estratégicos, focos de confluencias, roturas, cruces en una ciudad.

Hitos/Mojones: puntos de referencia de la ciudad, que son objetos físicos definidos y característicos, que se destacan en el paisaje visual.
(Lynch, 1960, p.62)



IMAGEN URBANA SENDAS, NODOS Y BORDES



Figura 19: Sendas, Nodos, y Bordes
Fuente: Elaboración propia



NODOS:

Nodos, a los puntos que son focos intensivos de origen y destinos, como ciertas convergencias de sendas. Puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los que parte o a los que se encamina, confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra o concentraciones/ condensaciones de determinado uso o carácter físico (esquina donde se reúne la gente, una plaza cercada, etc.)

Puntos de concentración social, lugares destinados para la reunión de personas. Se encuentran dos tipos de estos nodos, los emblemas de centros poblados como N2 Parque de San Sebastián, N3 Parque de María Auxiliadora, N8 Parque Calderón, N12 Plaza de San Sebastián y las plazas más casuales que no han recibido una mayor concentración N5 Plaza de Santo Domingo, N9 Plazoleta del Hermano Miguel.

Espacios recreacionales: en su mayoría destinos deportivos. Algunos reciben flujos de visitantes constantes como la Plaza de Arte N1.

Centros Comerciales: deben su concentración directamente al comercio, sea este informal como en el caso de la Plaza Santa Ana N4, Plaza San Francisco N6, Plaza de las Flores N7, Plaza Rotary N11 o formal como en N13 la Plaza del Portal Artesanal.

Intersecciones: cruces de sendas que dan a estos nodos un flujo peatonal constante sin ser estos lugares de destino como la Plaza Cívica 9 De Octubre N10.

SENDAS:

CALLES, SENDEROS, LÍNEAS DE TRANSITO, CANALES O VÍAS FÉRREAS. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas organizan y conectan los demás elementos ambientales.

Carácter de la senda es la concentración de un uso o una actividad especial en una calle.

Hay sendas de la ciudad, que permanecen desde el origen de la ocupación del lugar, producto de una relación de los pueblos indios con el cosmos, la naturaleza y la geografía inmediata, otras creadas posteriormente de acuerdo a intereses de carácter funcional y/o económico.

El Centro Histórico de Cuenca, ha mantenido sin mayores alteraciones el esquema original de trazado urbano desde la fundación de la ciudad, durante la colonia y en la época republicana, cumpliéndose inicialmente un lento proceso de crecimiento, que culminó con la saturación del espacio dentro de los bordes definidos anteriormente.

Hay sendas fundamentales del lugar que se mantienen hasta la actualidad, aunque transformada la morfología de sus elementos verticales por el devenir de la historia, son las que corresponden a las calles Bolívar y Sucre, trazadas sobre ejes paralelos al de la calle Santa Ana y que unen los barrios de San Blas y San Sebastián; en una relación ortogonal con los ejes anteriores, están las calles Benigno Malo y Luis Cordero que, pasando por la Plaza Central, unen Cullca con el Barranco del Río Tomebamba.

BORDES:

Elementos lineales que el observador usa como referencia lateral.

La avenida Huayna Cápac, en dirección norte-sur, trazada sobre el eje del antiguo Qhapaqñan incásico, se constituye en el borde Este Entre el Centro Histórico y la nueva ciudad. Se origina en el puente de El Vergel, y termina en la antigua salida norte de la ciudad, al llegar a la plazoleta Joel Leonidas Monroy, origen de la calle El Rollo.

IMAGEN URBANA BARRIOS E HITOS

Existe poca estructura interna en los barrios. Usos y equipamientos no están bien conectados, principalmente provocado por el efecto barrera de un tráfico que no pertenece al barrio y que en esencia debilita las actividades sociales de todo tipo. (PMEP Cuenca, 2015, p.5)

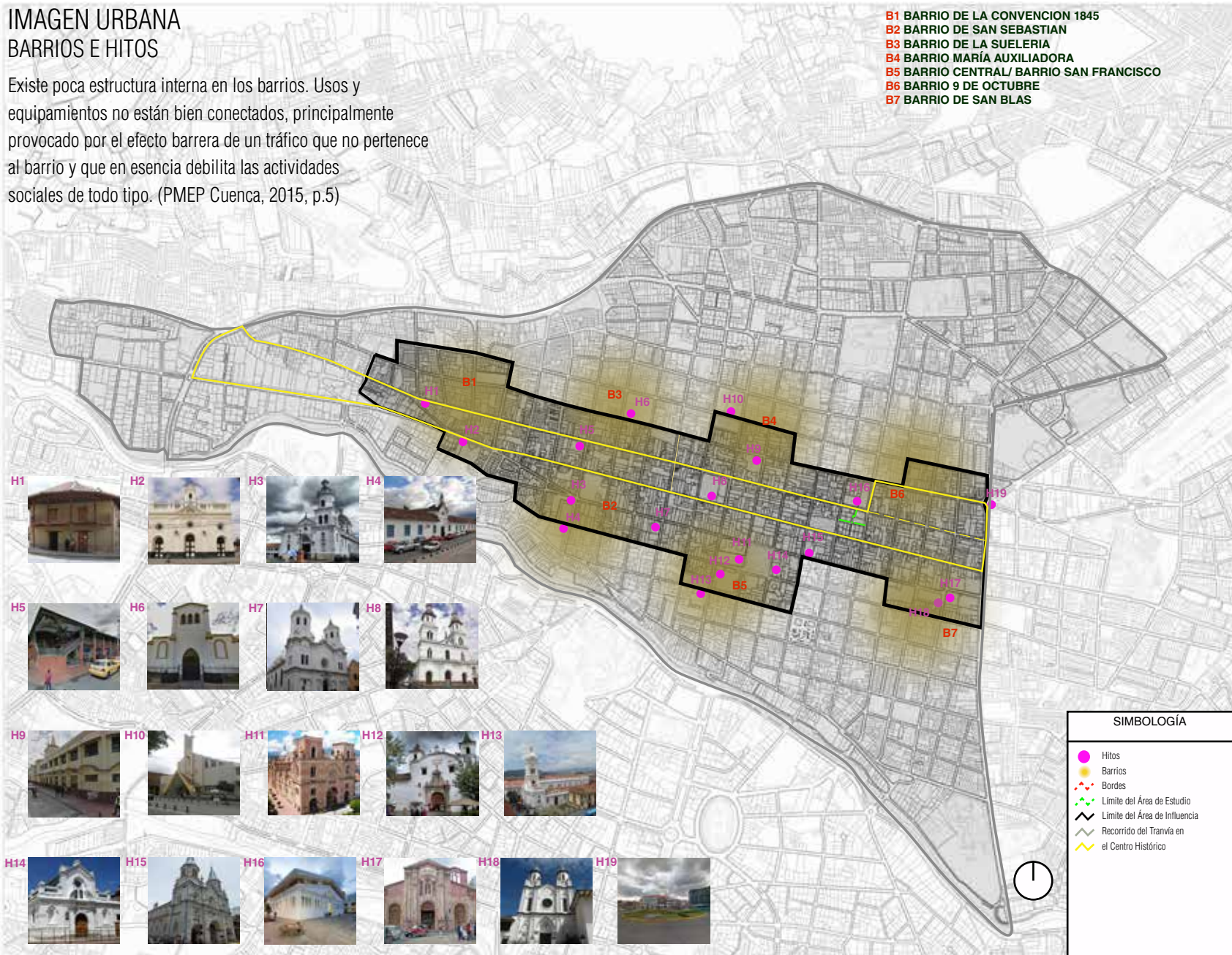


Figura 20: Barrios e Hitos
Fuente: Elaboración propia



-Hitos: son otro tipo de puntos de referencia, pero en el cual el espectador no entra en él, sino que es exterior. Un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña.

-Barrio: unidades socio-espaciales en un área determinada.

BARRIO DE LA CONVENCION 1845 (B1)

Por el sector iban a la costa vía Cuenca Molleturo Naranjal, en este barrio se celebró la Convención Nacional de 1845, en la cual se designó a Vicente Ramón Roca para presidente de la República. Se bautizó a una calle con el nombre de Calle Convención del 45, la misma que se encuentra ubicada a la altura de la Iglesia del Corazón de Jesús. (Visitaecuador.com, 2017)

HITOS:

H1 - Casa del Alfarero

H2 - Iglesia del Corazón de Jesús

BARRIO DE SAN SEBASTIAN

San Blas y San Sebastián fueron núcleos de concentración indígena, y por encontrarse este último en la salida oeste de la ciudad se colocaba una cruz y un humilladero. En el año de 1692 se estableció a San Sebastián como parroquia. Aquí se realizaron las primeras corridas de toros de la ciudad. San Sebastián fue considerado un barrio de indios debido a las actividades artesanales y de servicio que concentraba, pues aquí se concentraban las olleras. (Visitaecuador.com, 2017)

En San Sebastián funciona el Museo de Arte Moderno, una de las sedes de la Bienal de Pintura de Cuenca

HITOS:

H3 - Iglesia de San Sebastián

H4 - Museo de Arte Moderno

BARRIO DE LA SUELERIA

Olor a cuero curtido o cazhca cundía por el sector.

Talleres de peletería identificaban al barrio. La esquina del movimiento, Radio la Voz del Río Tarqui y El Atahualpa, muy familiares en Cuenca.

Este barrio denominado Suelería por la existencia de varios talleres destinados a curtir el cuero, y por ende a obtener la suela para la confección de zapatos.

A la esquina de la Juan Montalvo y Lamar, la conocían como la esquina del movimiento porque era el sitio obligado de las festividades de Navidad y Año Viejo y la razón fundamental era que en plena esquina funcionó por años la Radio la Voz del Río Tarqui. (Visitaecuador.com, 2017)

HITOS:

H5 - Mercado 3 de Noviembre

H6 - Hogar Cristo Rey



Figura 21: Casa del Alfarero
Fuente: Elaboración propia



Figura 22: Iglesia del Corazon de Jesus
Fuente: Elaboración propia



Figura 23: Iglesia de San Sebastián
Fuente: Elaboración propia



Figura 24: Museo de Arte Moderno
Fuente: Elaboración propia



Figura 25: Mercado 3 de Noviembre
Fuente: Elaboración propia



BARRIO MARÍA AUXILIADORA

Este es uno de los barrios tradicionales de la ciudad. Sus orígenes se remontan a los años 60, pero con la llegada de los Salesianos a Cuenca en el año de 1983 se le conoce como el barrio de los salesianos y más tarde adoptó el nombre de María Auxiliadora por la iglesia. El parque del barrio fue el eje de la vida dominical de la zona y era el punto de encuentro de las personas y de reuniones sociales tiempo atrás. Posee amplias zonas verdes con jardines y una gran explanada en la parte central dominada por la estatua en honor al Padre Salesiano Carlos Crespi que fue un devoto de la educación y la investigación arqueológica. (Visitaecuador.com, 2017)

HITOS:

H9 - Comunidad Educativa Santa Mariana de Jesús

H10 - Iglesia de María Auxiliadora

<https://www.ubicacuena.com/info/parquemariaauxiliadora>

BARRIO CENTRO / BARRIO SAN FRANCISCO

Uno de los barrios que realmente fue fundado con sentido cristiano y servicio a la colectividad, es el que lleva el nombre de San Francisco.

En apenas cuatro cuadras funciona, la Escuela Daniel Hermida, fundada en 1954; el Orfelinato Antonio Valdivieso, fundado el 13 de junio de 1934, el templo de su Patrono y la posada San Francisco, albergue de mendigos. (Visitaecuador.com, 2017)

HITOS:

H7 - Iglesia Santo Cenáculo

H8 - Iglesia Santo Domingo

H11 - Catedral de la Inmaculada Concepción de Cuenca

H12 - Iglesia y Santuario Mariano

H13- Iglesia de San Francisco

H14 - Catedral Antigua de Cuenca

H15 - Iglesia de San Alfonso

BARRIO 9 DE OCTUBRE

El barrio 9 de Octubre está ubicado en el nororiente del Centro Histórico cuencano. Es uno de los lugares patrimoniales de Cuenca, La Plaza Rotary forma parte del barrio y es uno de los atractivos turísticos. Allí los visitantes nacionales y extranjeros pueden apreciar una variedad de artesanías de paja toquilla, cerámica, alfarería, hojalatería, carpintería... Otro de los equipamientos tradicionales del barrio es el mercado 9 de Octubre, que ofrece a la ciudadanía sus platos típicos como hornado, papas con cuero, entre otros platos tradicionales. Otro de los espacios icónicos es la plazoleta Hermano Miguel, donde se encuentra el monumento del santo patrono. (Visitaecuador.com, 2017)

HITOS:

H16 - Mercado 9 de Octubre

H19 - Redondel de la Chola Cuencana



Figura 26: Comunidad Educativa Santa Mariana de Jesús
Fuente: Elaboración propia



Figura 27: Iglesia de María Auxiliadora
Fuente: Elaboración propia



Figura 28: Iglesia Santo Domingo
Fuente: <http://www.ec.viajando.com/>



Figura 29: Catedral de la Inmaculada Concepción de Cuenca
Fuente: <http://www.ecuavisa.com/>



Figura 30: Mercado 9 de Octubre
Fuente: <http://www.borisalborno.com/>



BARRIO DE SAN BLAS

En este sector estaba agrupada la alfarería que era la actividad a la que se dedicaban los indígenas de este barrio por ser la ruta que debió seguir la traza del antiguo Ingañan y que comunicaba justamente el camino del norte con la ciudad de Cuenca, zona en donde se instalaron las artesanías de cerámica utilitaria, otra de las actividades de estos indígenas debieron también estar asociadas a las actividades de arriería y cuidado de tambos.

Con respecto a la plazoleta de este barrio era un gran sitio de grama natural donde se llevaba a cabo todos los jueves la feria de ganado y luego fue transformado en parque cercado de pinos recortados y con callejuelas empedradas. Dedicado a la memoria de Manuel J. Calle. (Visitaecuador.com, 2017)

HITOS:

H17 - Iglesia de San Blas

H18 - Iglesia y convento del Buen Pastor

2.3.1 Conclusiones

Estos elementos considerados por Lynch nos facilitan una lectura más clara de la ciudad, todas las imágenes de sendas, nodos, barrios, hitos y bordes parecen tener una relación directa con la funcionalidad de la ciudad esto nos permitirá abarcar los datos de forma eficaz y nos otorgaran una imagen más real del carácter que se percibe del paisaje urbano de la ciudad.

Los nodos se han conformado a través de articular varios equipamientos y espacios públicos, que se han integrado debido a sus propias relaciones funcionales. Los nodos conforman grandes atractores de personas, sin embargo se han identificado como espacios públicos en donde la movilidad no está resuelta y se han generado situaciones complejas de accesibilidad peatonal. Además todos los nodos que se encuentran dentro del centro histórico poseen grandes características culturales y sociales.

Las sendas son ejes de interés por la diversidad de actividades sociales, comerciales o culturales es el caso de la senda que conecta Santo Domingo, el Parque Calderón y la Bajada del Centenario, recorrido mayormente definido a través de la Calle Benigno Malo, esta senda conecta el Centro Histórico de la ciudad con el Ejido en este punto se genera un intercambiador peatonal de la gente que llega de varios puntos de la ciudad este a este sitio en el cual confluyen varias líneas de transporte esto genera que esta senda tenga mucha afluencia de personas. Una de las sendas más clara es la conexión en diagonal que se forma entre el sector 9 de Octubre, Parque Calderón y San Francisco, a lo largo de la calle Gran Colombia y Mariscal Lamar se localiza múltiples actividades comerciales que generan un tráfico peatonal continuo, una vez puesto en marcha el servicio de transporte público este eje se verá fuertemente potenciado por la afluencia de personas a las diversas estaciones, además de las calles paralelas a la calle Benigno Malo tanto hacia el este como el oeste siendo estas las sendas más transitadas tanto comercialmente como para unir el Centro Histórico con el Barranco del río Tomebamba. En este punto se deberá tomar atención en el momento de generar las propuestas de intervención o propuestas futuras ya que se deberá tener en cuenta claramente el flujo de peatones.



Figura 31: Iglesia de San Blas
Fuente: Elaboración propia



Los barrios, funcionalmente existe una pérdida de la percepción ya que barrio y vecindario se confunden, esto ocasionado por la salida de personas que eran los residentes de estas unidades barriales esto ha hecho que poco a poco se pierda esa unión de barrio y el nivel de autonomía, lo que produce una excesiva presión sobre el centro histórico, lo que provoca un excesivo número de viajes exteriores.

Los barrios están incompletos, con vacíos, no han finalizado el proceso de conformación urbana. Desde el punto de vista formal, funcional y social no corresponde a un modelo de ciudad compacta.

La mayoría de los hitos están basados en usos religiosos que ponen de manifiesto el papel relevante de la Iglesia en la vida social y económica de la ciudad. Los edificios religiosos armaban el tejido urbano como los elementos más representativos de la imagen de la ciudad, los equipamientos de abastecimiento como mercados igual se han convertido en hitos de la ciudad y la vida cotidiana de los actores que por aquí transitan, además tenemos hitos como la Casa del Alfarero que tiene una connotación más cultural al igual que el Museo de Arte Moderno, el Hogar Cristo Rey y la Comunidad Educativa Santa Mariana de Jesús.

Los Mercados Nueve de Octubre, Diez de Agosto y Tres de noviembre, este último ubicado hacia el límite Oeste, constituyen casos particulares en cuanto a movilidad, éstos son elementos atractores y generadores de viajes, cuya presencia tiene una incidencia directa en el viario. En estos casos además se evidencia complicaciones por los vehículos de carga y descarga, que no respetan tiempos ni espacios para el efecto.

El borde representativo en este análisis está conformado por la línea que genera la avenida Huayna Cápac, en dirección norte-sur, trazada sobre el eje del antiguo Qhapaqñan incásico, se constituye en el borde Este entre el Centro Histórico y la nueva ciudad. Se origina en el puente de El Vergel, y termina en la antigua salida Norte de ciudad, al llegar a la plazoleta Joel Leonidas Monroy, origen de la calle El Rollo.

IMAGEN URBANA ELEMENTOS QUE CARACTERIZAN EL PAISAJE

Gráfico de ubicación de los elementos de caracterización.



Figura 32: Imagen urbana, Elementos que caracterizan el paisaje
Fuente: Elaboración propia



2.4 Componentes Paisajísticos

Concluido este análisis se procedió con una descripción de la conformación de la zona, identificando primero los componentes del paisaje que se describieran como:

Medio natural, Medio Arquitectónico, Medio Socio-Cultural, Medio Humano.

Luego se procederá a realizar más análisis y mapeos gráficos que nos ayuden a identificar zonas de movilidad vehicular, peatonal, lugares de estacionamientos, ubicación de áreas históricas y patrimoniales, usos de suelos comerciales. Para así junto con la valoración poder identificar las diferentes zonas de intervención según los resultados de los estudios.

Además se revisaran diferentes estudios de movilidad realizados por el Municipio de Cuenca, esto para proponer estructuras que no difieran de los análisis realizados por el ente ejecutor de nuevos proyectos y los realizados en este estudio y así clarificar las dudas sobre las futuras intervenciones en la zona de estudio.

IMAGEN URBANA

Componentes del paisaje

Componente Social, religioso, de identidad cultural

En este punto se pueden destacar las fiestas populares las mismas que se realizan en la mayoría de iglesias y plazas del centro histórico.

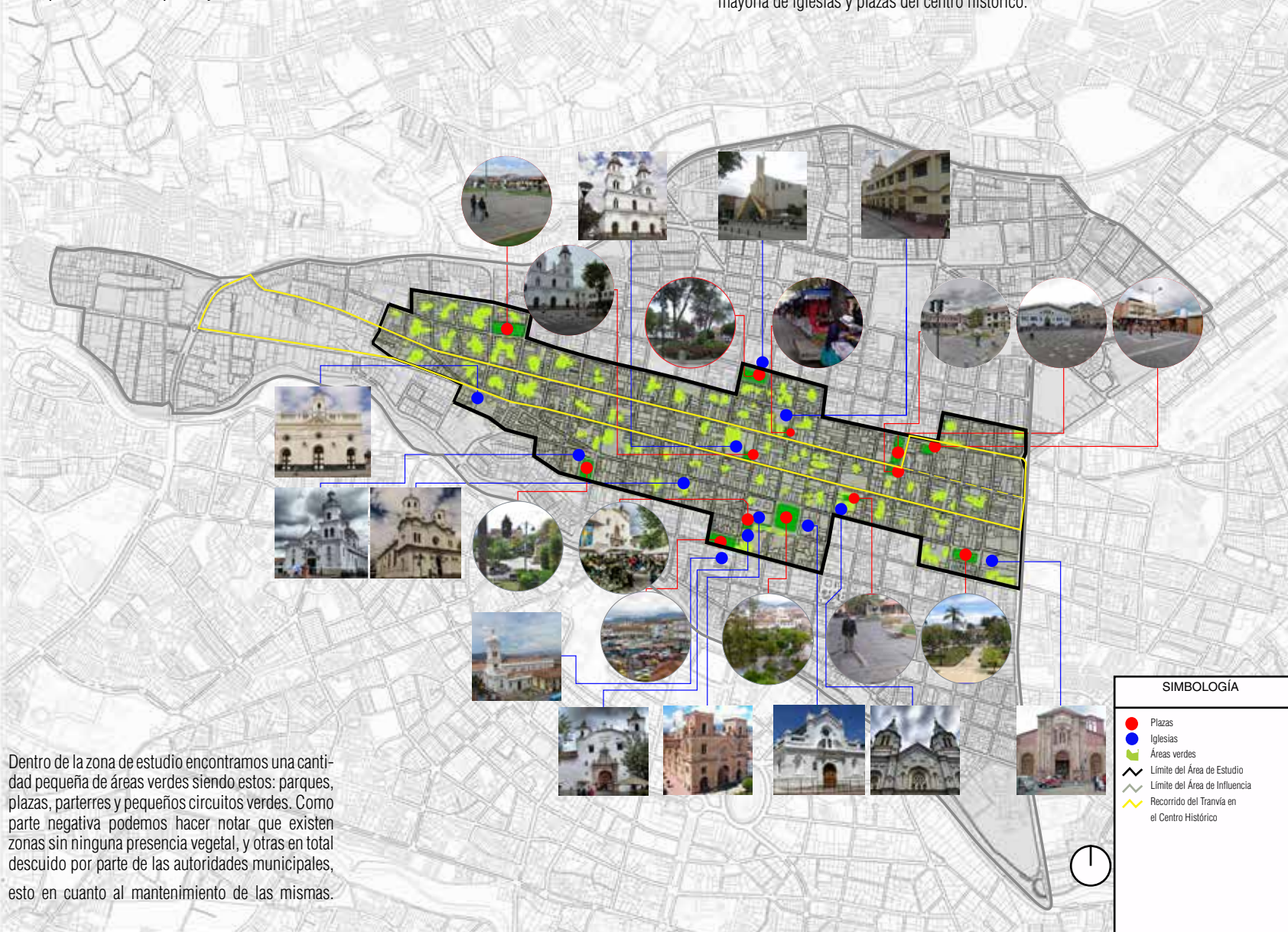


Figura 33: Componentes del Paisaje
Fuente: Elaboración propia



2.4.1 Componentes del Paisaje

El paisaje se caracteriza por tener una estructura integrada de componentes antrópicos mayores a los naturales y poseer características patrimoniales y socio culturales únicas. (ver figura 38)

Medio natural, comprendido por:

- Áreas verdes públicas siendo estas: parques, plazas, parterres y pequeños circuitos verdes.
- Áreas verdes privadas siendo estas: huertos patrimoniales, patios internos. Varias casas patrimoniales del centro histórico
- Cobertura vegetal baja.
- Relieve irregular: pendiente desde 1% al 8% pendiente más pronunciada en la zona oeste hacia la calle Gran Colombia.
- Un cordón de montañas enmarca el paisaje generando un fondo escénico propio de los Andes.

Medio Arquitectónico, comprendido por:

- Las viviendas en hileras adosadas
- Se genera un corredor cerrado donde predomina la perspectiva de profundidad. Se observa gran variedad de materiales, textura y colores.
- Exceptuando algunos puntos específicos en los que el campo visual se abre como en varias Plaza de la zona de estudio.
- Se observan aglomeraciones de usuarios en las cercanías de equipamientos.
- Vías patrimoniales: calles adoquinadas.
- Equipamiento público y religioso en mayor porcentaje, comercio amplio.

Medio Socio-cultural, comprendido por:

- Modos de subsistencia: comercio, turismo, renta,.
- Población menos densa y fluctuante.
- Realizan fiestas para celebrar a los Santos, pase del niño, novena, año nuevo, Corpus Cristi las mismas que se realizan en la mayoría de iglesias y plazas del centro histórico.
- Parte de su distracción es la visita a las edificaciones patrimoniales, museos, Barranco, plazas.
- Estratificación socioeconómica mixta: clase baja, clase media, alta.

MEDIO HUMANO, comprendido por:

- Transeúntes, personas de paso por la zona.
- Habitantes, personas de estadía permanente en la zona.
- Usuarios temporales, personas que acuden a la zona para el desarrollo de actividades transitorias (descanso, deporte, ocio, turismo, gestión, servicios.)
- Vehículos, inseparable de la vida urbana, limita e incómoda a los peatones, pero a su vez contribuye a la vitalidad de la zona.



2.4.2 Espacio Publico

La importancia del espacio público y los componentes del paisaje radica en que éste debe considerarse como la extensión de las viviendas de la población hacia el exterior, su mal acondicionamiento físico o funcional obstaculizará el normal desenvolvimiento de la vida urbana. Se han incorporado en los análisis barriales la privatización parcial o funcional provocada por una desproporcionada asignación al vehículo privado, ya que impide la utilización universal de partes de la ciudad.

Identificación general de los espacios públicos “NODOS” en Cuenca:

- Lugar de encuentro: espacios públicos donde la colectividad se reúne, como plazas, parques, esquinas, etc.
- Parques y jardines: Son lugares singulares en los itinerarios peatonales y en muchos casos actúan como centros atractores para el ocio y el deporte.
- Plazas: Al igual que los parques y jardines, constituyen lugares singulares en los itinerarios peatonales; además de servir para el tránsito, aglutinan funciones sociales y comerciales, al tiempo que pueden ser reguladores climáticos y ambientales.
- Esquinas: Constituyen las intersecciones de las vías, que concentran población, son espacios estanciales y de transición. Estos sitios que favorecen el encuentro social.
- Lugar de espera: espacios públicos donde la gente permanece por un tiempo determinado de forma transicional como paradas de taxis o parada de buses.
- Lugares de Recreación Pasiva: espacios públicos donde se realizan actividades de descanso y reposo como áreas verdes, miradores, orillas de los ríos.
- Lugares de Recreación Activa: espacios públicos que se utilizan para la diversión y/o actividades deportivas, como canchas y parques.
- Canchas: Constituyen las áreas deportivas, que concentran un número considerable de personas, tiene una dinámica particular, es el punto de reunión de muchos de sus residentes que se reúnen para hacer deporte.

Los equipamientos son el conjunto de edificaciones y espacios predominantemente de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, o bien, en las que se proporciona a la población servicios de bienestar social, administración, gestión y de apoyo a las actividades económicas. Se trata en esencia de algo compartido y esta es su principal cualidad.

Estos atraen modos motorizados, generando problemas de contaminación ambiental, y dificultad de movilización peatonal, penalizando de modo casi irreversible su capacidad de conexión con otros espacios. Los equipamientos que se encuentran al interior de los barrios, o en el entorno circundante a estos, son en un principio la base de la construcción de las nuevas relaciones que pueden posibilitar un tráfico calmado, respetuoso con una seguridad espacial para mejorar la permeabilidad urbana de los espacios.

Cabe indicar que los equipamientos educativos atraen a un flujo considerable de personas jóvenes y niños, alrededor de estos equipamientos se ubican servicios y comercios que complementan las actividades que ahí se desarrollan. Son lugares con gran afluencia de personas en ciertos horarios, y muchas veces sus usuarios se trasladan a grandes distancias para concurrir al centro. (PMEP Cuenca, 2015, p.34)



IMAGEN URBANA COMPONENTE CULTURAL Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO

Los espacios urbanos que conforman la gran mayoría de ciudades son desiguales y anti funcionales en tamaños y usos, generando dinámicas territoriales con tendencia a la concentración de actividades que definen una estructura mono-céntrica, es decir ciudades que convergen en su centros la mayor parte de actividades y funciones político- administrativas, religiosas, y comerciales, estas últimas han desplazado al uso de vivienda a un segundo plano, como se nota en la figura 39 las actividades económicas abarcan un mayor porcentaje del área de estudio.

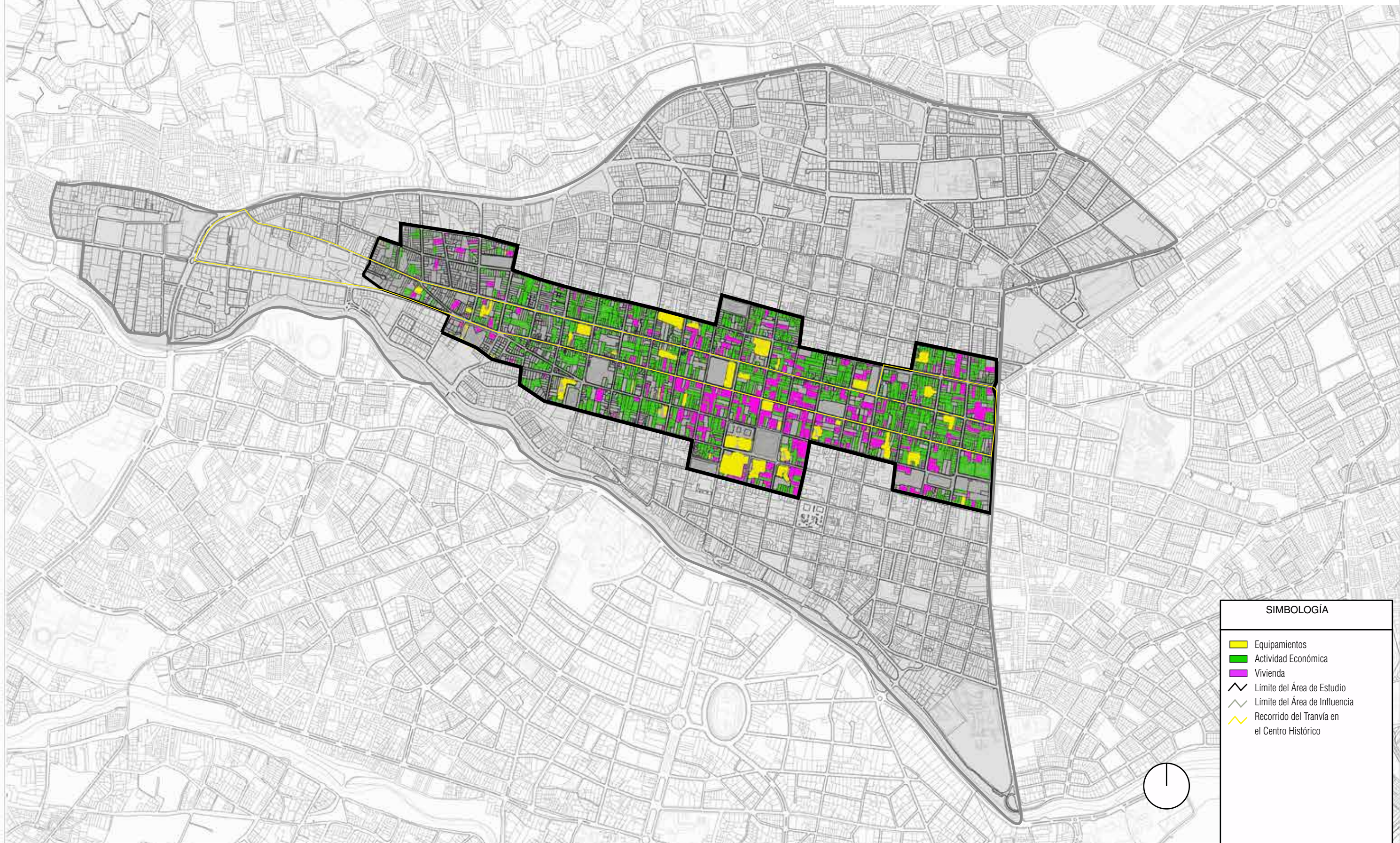


Figura 34: Componente artificial
Fuente: Elaboración propia



IMAGEN URBANA ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES

Con sustento en los datos obtenidos en el Inventario de Edificaciones Patrimoniales y Espacios Públicos del Centro Histórico de Cuenca (GADMCC, 2009), el 40.89% de los inmuebles emplazados en el área central están destinados a vivienda y el 34.13% a vivienda y actividad económica. En tal virtud, se puede deducir que el uso vivienda continúa siendo el principal dentro del Centro Histórico, sin embargo, es de señalar que su distribución no es homogénea y que en las áreas aledañas al núcleo fundacional y el área de estudio predomina la actividad económica seguida por el uso mixto vivienda y actividad económica, (GADMCC, 2011). El gran porcentaje de edificaciones patrimoniales y áreas históricas en la zona de estudio, plantea nuevos retos en el momento de tomar decisiones sobre las posibles actuaciones que se realizarán en el paisaje histórico de la ciudad.

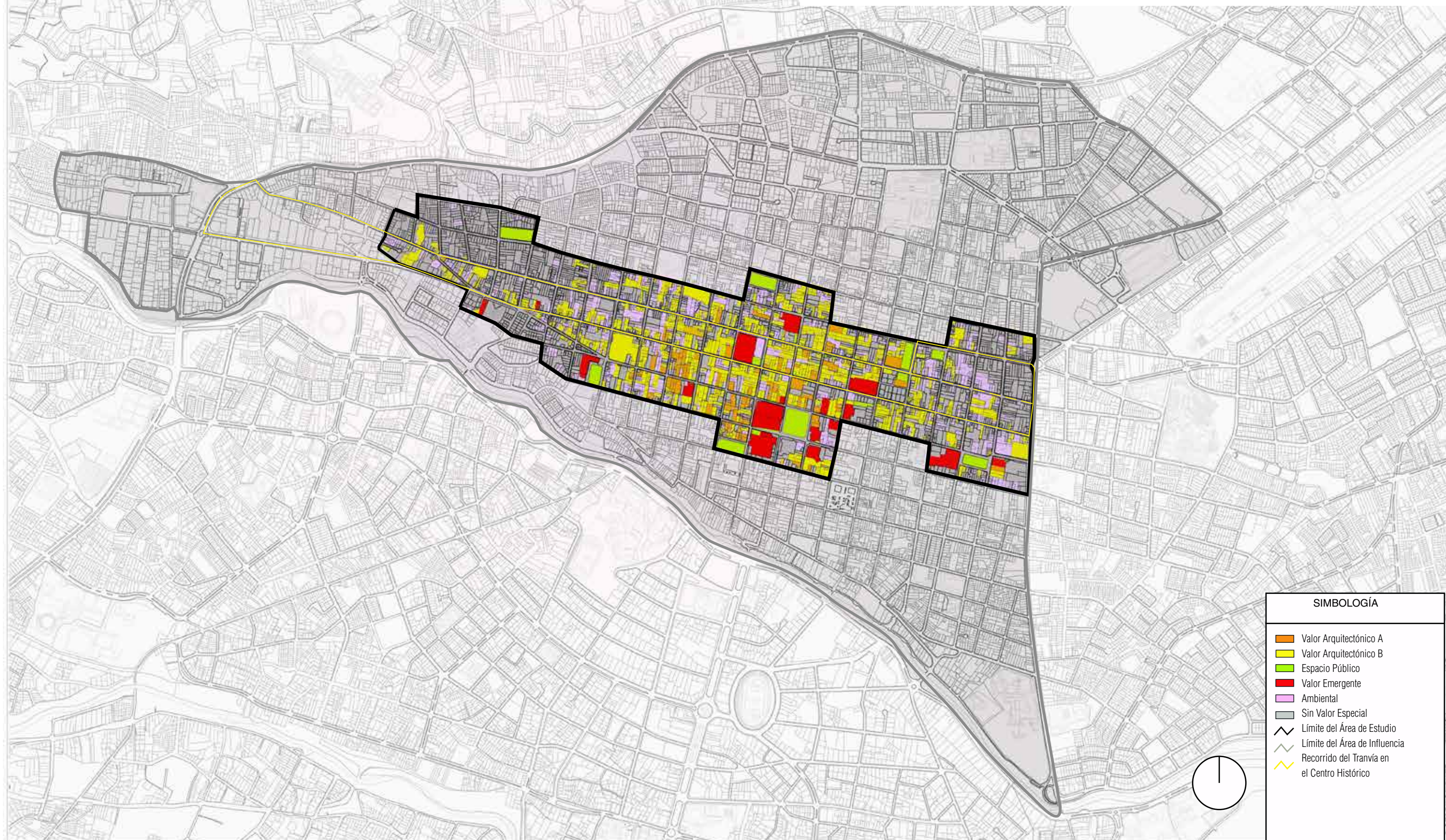


Figura 35: Áreas históricas y patrimoniales
Fuente: Elaboración propia

Componentes de caracterización

Componente natural publico

Componente natural privado

Equipamientos

Equipamientos y actividad económica

Vivienda y actividad económica

Vivienda

Actividad económica

Área de estudio

Componentes que caracterizan el paisaje.

El paisaje en la planificación territorial ha ido evolucionando el concepto de paisaje, su estudio ha experimentado una evolución cultural y metodológica que se ha reflejado no sólo en textos y autores, el estudio del paisaje se ha incorporado a la práctica de la planificación a todas las escalas esto nos facilita ordenar los análisis por capas y sobreponer cada estudio no para facilitar obtener propuestas concretas de intervención.

Figura 36: Componentes que caracterizan el paisaje.
Fuente: Elaboración propia



2.5 Movilidad Urbana

2.5 .1 Movilidad urbana sostenible

Las pautas actuales de movilidad urbana y sus consecuencias, ponen en relieve la necesidad de actuar inmediatamente para paliar sus efectos negativos y tratar de alcanzar un nivel de ciudad sostenible. La implantación de planes de movilidad sostenible es una herramienta para conseguir este objetivo. En este sentido, la Unión Europea, prevé que las capitales de los Estados Miembros, así como las ciudades de más de 100.000 habitantes, elaboren, adopten y lleven a ejecución un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Estos planes han de abarcar la totalidad de las áreas urbanas, intentando reducir el impacto negativo de los transportes, atendiendo a los crecientes volúmenes de tráfico y congestión, y coordinando los planes y estrategias nacionales y regionales; además, han de cubrir todos los modos de transporte y deben plantear como objetivo modificar la cuota de cada uno de ellos a favor de los más eficientes, tales como el transporte público, la bicicleta o la marcha a pie.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos

En el Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca se plantea lo siguiente.

El Peatón y Centro Urbano son dos conceptos indisolublemente unidos, esta relación asume una importancia extraordinaria si se trata de una ciudad intermedia con un Centro Histórico Patrimonio de la Humanidad, lo que hace imprescindible la irrupción del peatón en la escena centro urbana como principio de diseño del centro de Cuenca y supone un cambio de paradigma en la lectura del medio y consecuentemente en la toma de decisiones. Diseñar para las personas en los espacios y las rutas del centro significa incorporar un punto de vista de las interacciones sociales que debe ser proyectado de modo eficaz, esto se traduce en la utilización de nuevas medidas y nuevas escalas que no solo deben respetar el individuo como factor de escala, además debe introducir los mecanismos regulatorios que posibiliten las transiciones de modos de transporte que llevan asociados una escala muy superior como son los autobuses o el tranvía hacia la simple comprensión de espacio asociado a grupos de persona que deben interactuar de modo fluido. En esta visión, ya no son sólo los metros las unidades de medida, sino la utilización de los centímetros incluso los que determinan la eficacia de un sistema de espacios urbanos en el centro de una ciudad patrimonial.

Junto a una visión clásica pura de carácter estático para los peatones el plan ha revisado los principios de una dinámica peatonal proyectada desde asociaciones entre usos y ha esbozado las tendencias de flujos de personas vinculadas a espacios dinámicos. Esto ha significado una novedosa comprensión de un sistema interrelacionado de espacios donde el movimiento y las relaciones tendenciales entre “atractores” se plantean como base de la nueva configuración. (PMEP Cuenca, 2015, p.6)

Se plantea revisar los estudios del plan de movilidad y espacio público de Cuenca, para aportar nuevas ideas y estudios que nos faciliten implementar un plan de movilidad urbana sostenible, esto en conjunto con las demás investigaciones del proyecto.

IMAGEN URBANA / VIALIDAD

ZONAS DE GARAJES Y PARQUEOS

La fuerte demanda de plazas de parqueo en el Centro Histórico de Cuenca ha propiciado que la oferta de parqueaderos públicos se incremente en las últimas décadas, contando en la actualidad con 5200 plazas, contenidas en gran parte en inmuebles ubicados dentro del área central. (PMEP Cuenca, 2015, p.31)

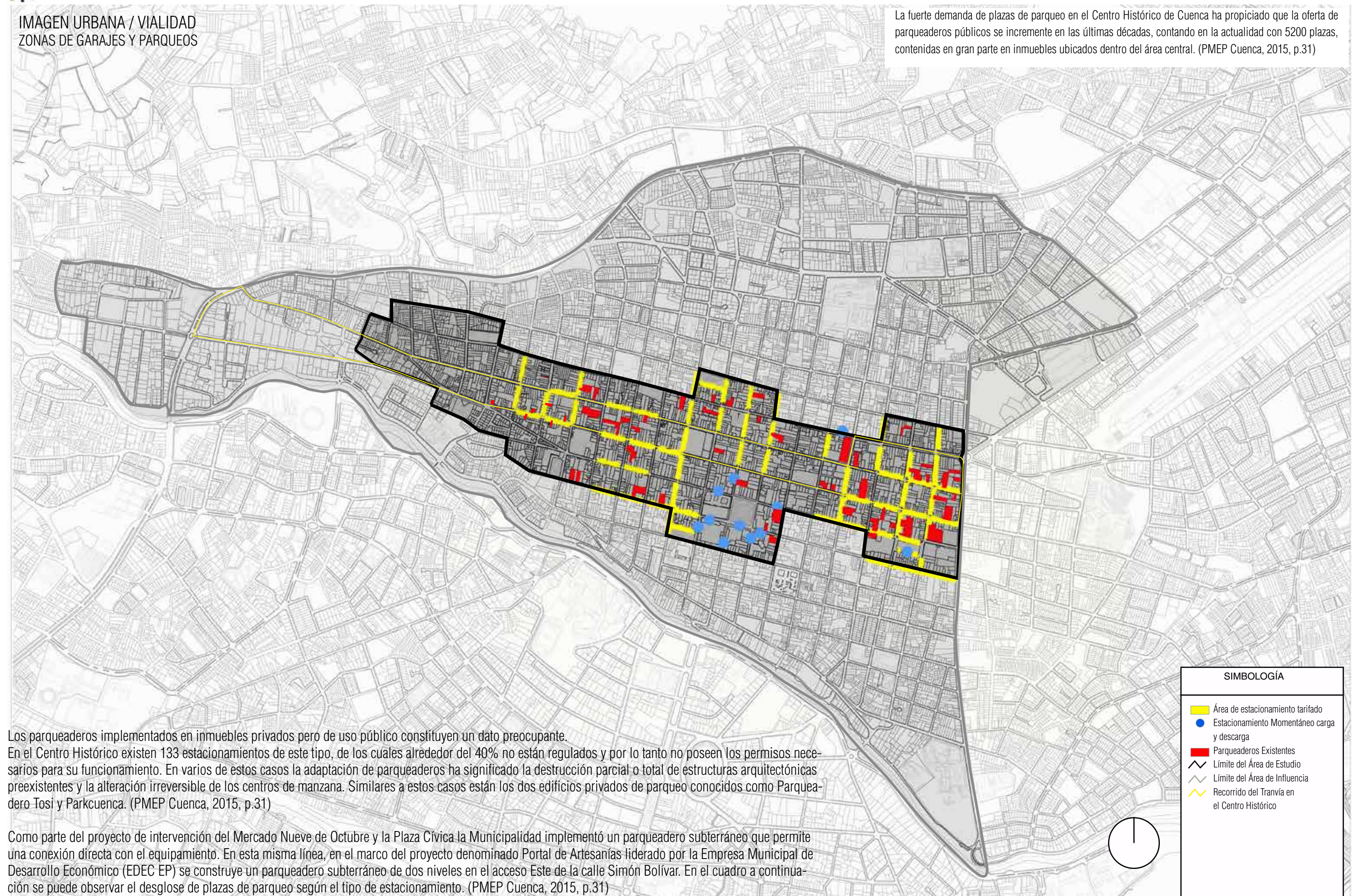


Figura 37: zonas de garajes y parqueos
Fuente: Elaboración propia a partir de PMEP Cuenca, 2015

IMAGEN URBANA SENDEROS DE CONEXIÓN PEATONAL.

Estas vías son las más transitadas para llegar a la plaza central de la ciudad, o a diferentes puntos del centro histórico.

Finalmente realizamos un estudio de flujos peatonales recorriendo las sendas principales que atraviesan de este a oeste la zona, y vías arteriales que lleguen a las mismas, este estudio comprende el análisis de plan de movilidad del Municipio de la ciudad y un análisis propio que implicó recorrer varias vías y analizar los recorridos peatonales.

Todo esto con el fin de detectar proyectos específicos de conectividad en la zona.

La mayoría de conectores están enlazados a los diferentes tipos de usos de la ciudad y por ende al Centro Histórico, además la movilidad peatonal depende de las diferentes paradas del transporte público actual, lo que genera varios conectores peatonales con los servicios que se ofrecen en toda la zona del centro histórico y sus alrededores, en el gráfico también se puede notar que estos flujos peatonales tienen como destino o principio la parte baja del Ejido en los diferentes puentes de conexión entre las 2 terrazas de la ciudad, y la parte Norte de la misma.

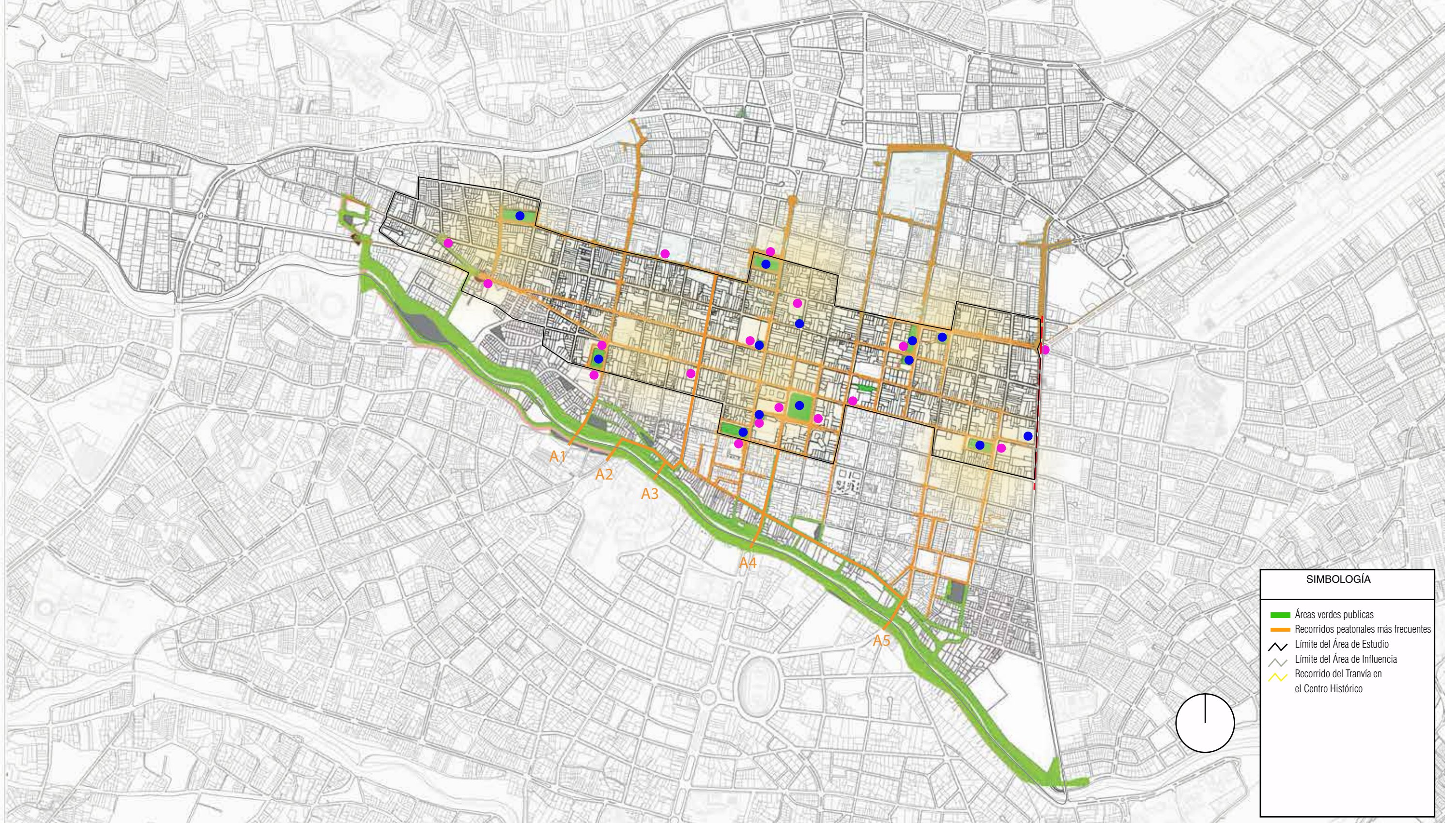


Figura 38: Senderos de conexión peatonal
Fuente: Elaboración propia a partir de PMEP Cuenca, 2015



IMAGEN URBANA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

Los análisis realizados sobre los destinos de los viajes en Cuenca muestran una significativa concentración en las áreas centrales, la afectación a zonas patrimoniales que son complementadas con los nuevos desplazamientos de funciones comerciales e institucionales. Esto significa que los diseños existentes de líneas transversales se ven penalizados en los tramos compartidos con la circulación motorizada que prácticamente se concentran en su totalidad en el Centro Histórico. (PMEP Cuenca, 2015, p.10)

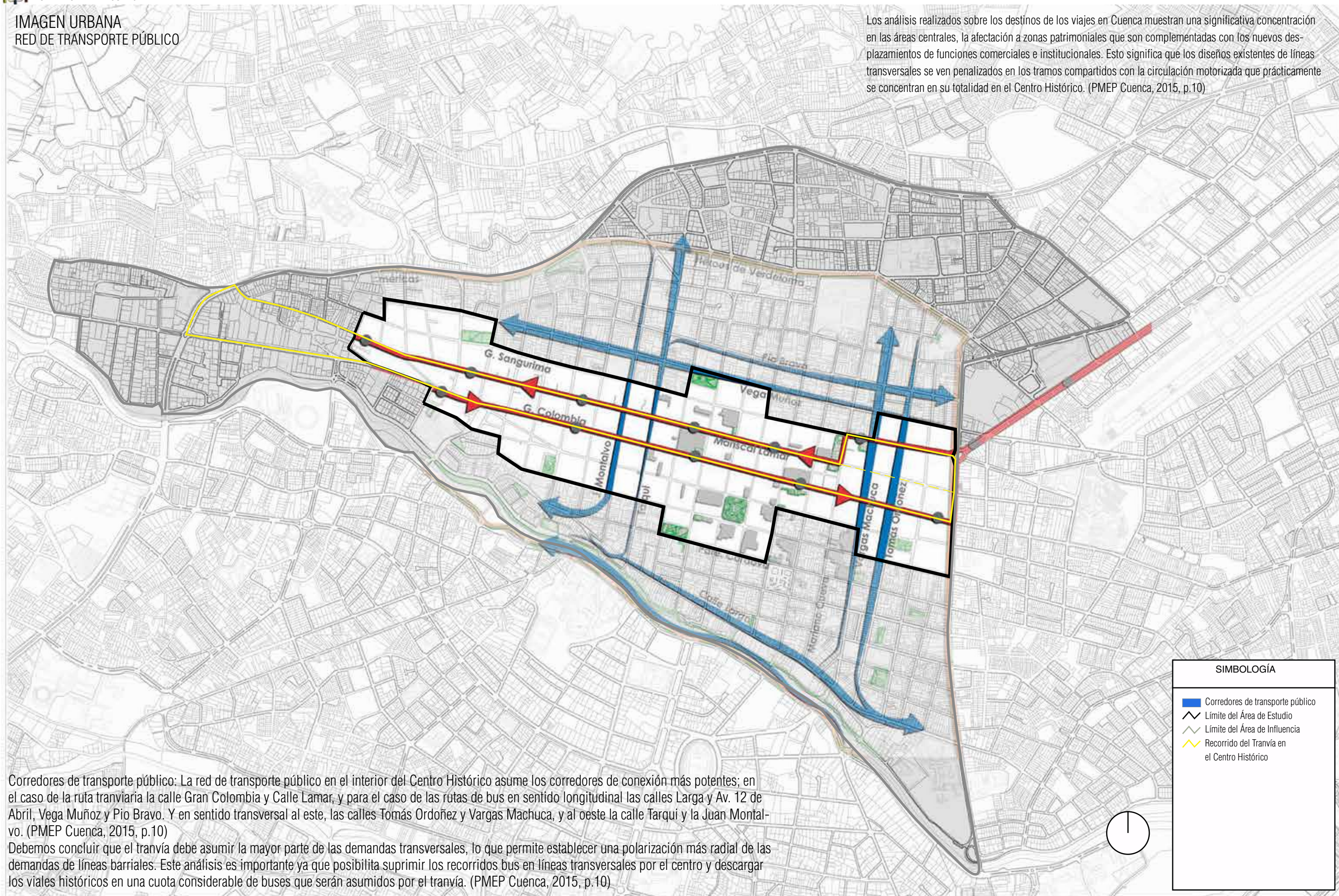


Figura 39: Red de transporte público
Fuente: Elaboración propia a partir de PMEP Cuenca, 2015



IMAGEN URBANA SISTEMAS DE ARTICULACIÓN URBANA.

Tras el análisis, se identificó intersecciones como potenciales proyectos urbanos. Asentado a territorio nos deja ver un sin número de relaciones espaciales, en algunos casos, la actual condición no pone de manifiesto las múltiples potenciales que posee, y más bien se encuentran inconexos. A más de la regeneración necesaria de estos espacios, se necesita su articulación activa al tejido urbano.
(PMEP Cuenca, 2015, p.33)

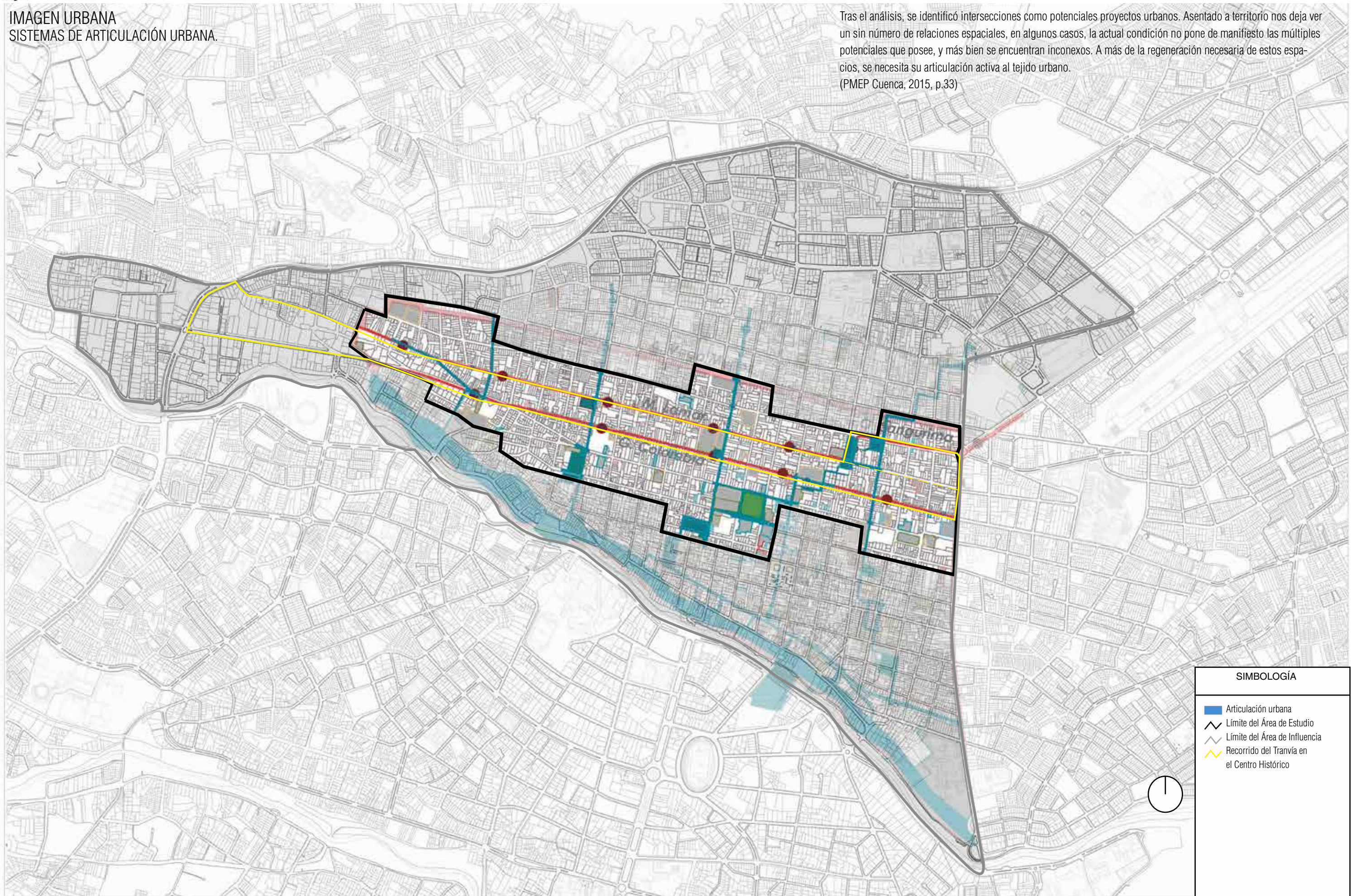


Figura 40: Sistemas de articulación urbana
Fuente: Elaboración propia a partir de PMEP Cuenca, 2015



IMAGEN URBANA CONEXIONES E INTERSECCIONES

A lo largo de la calle Gran Colombia se localiza múltiples actividades comerciales, una vez puesto en marcha el servicio de transporte público del Tranvía este eje se verá fuertemente potenciado por la afluencia de personas a las diversas estaciones.

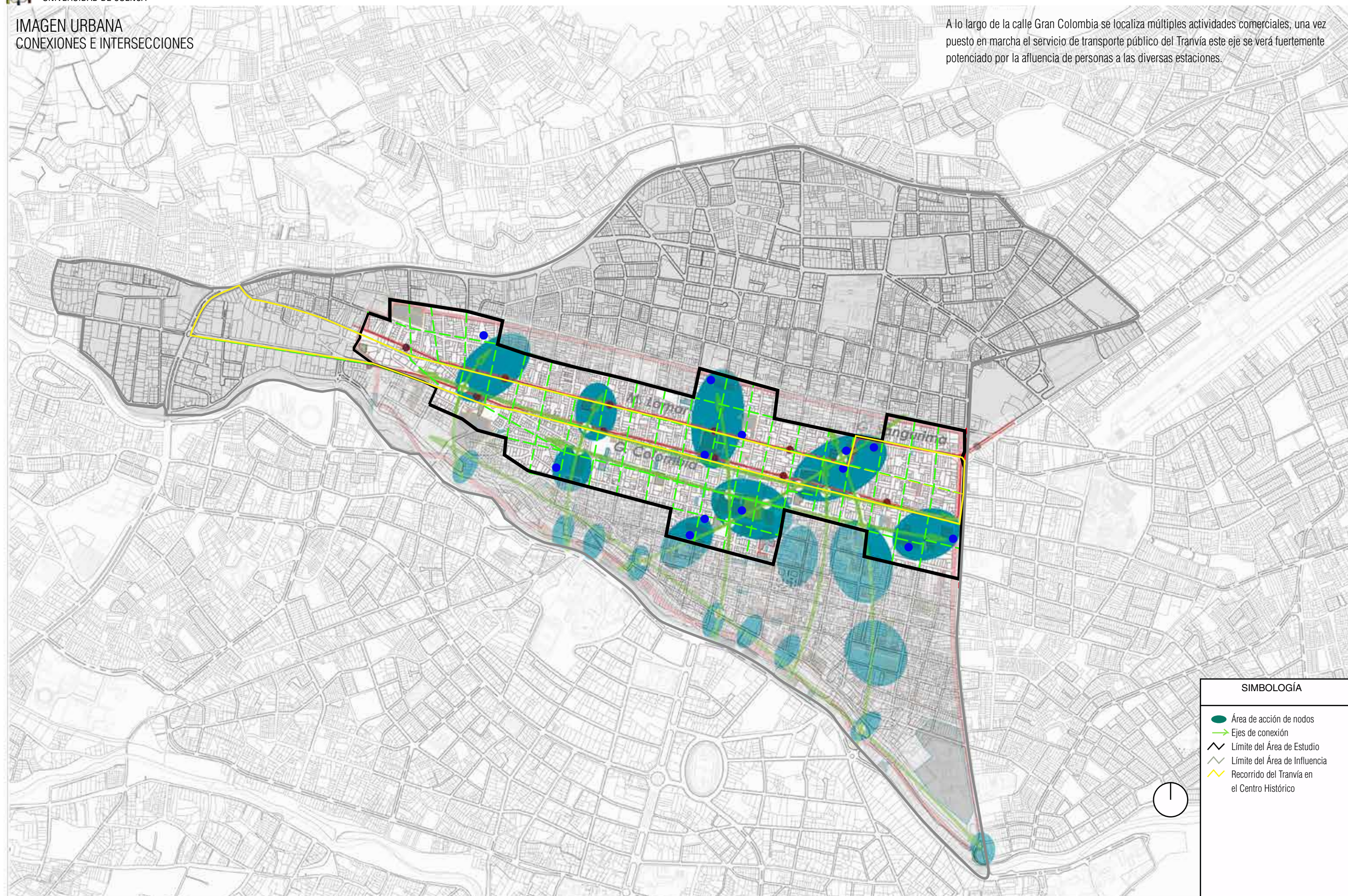


Figura 41: Conexiones e intersecciones
Fuente: Elaboración propia a partir de PMEP Cuenca, 2015



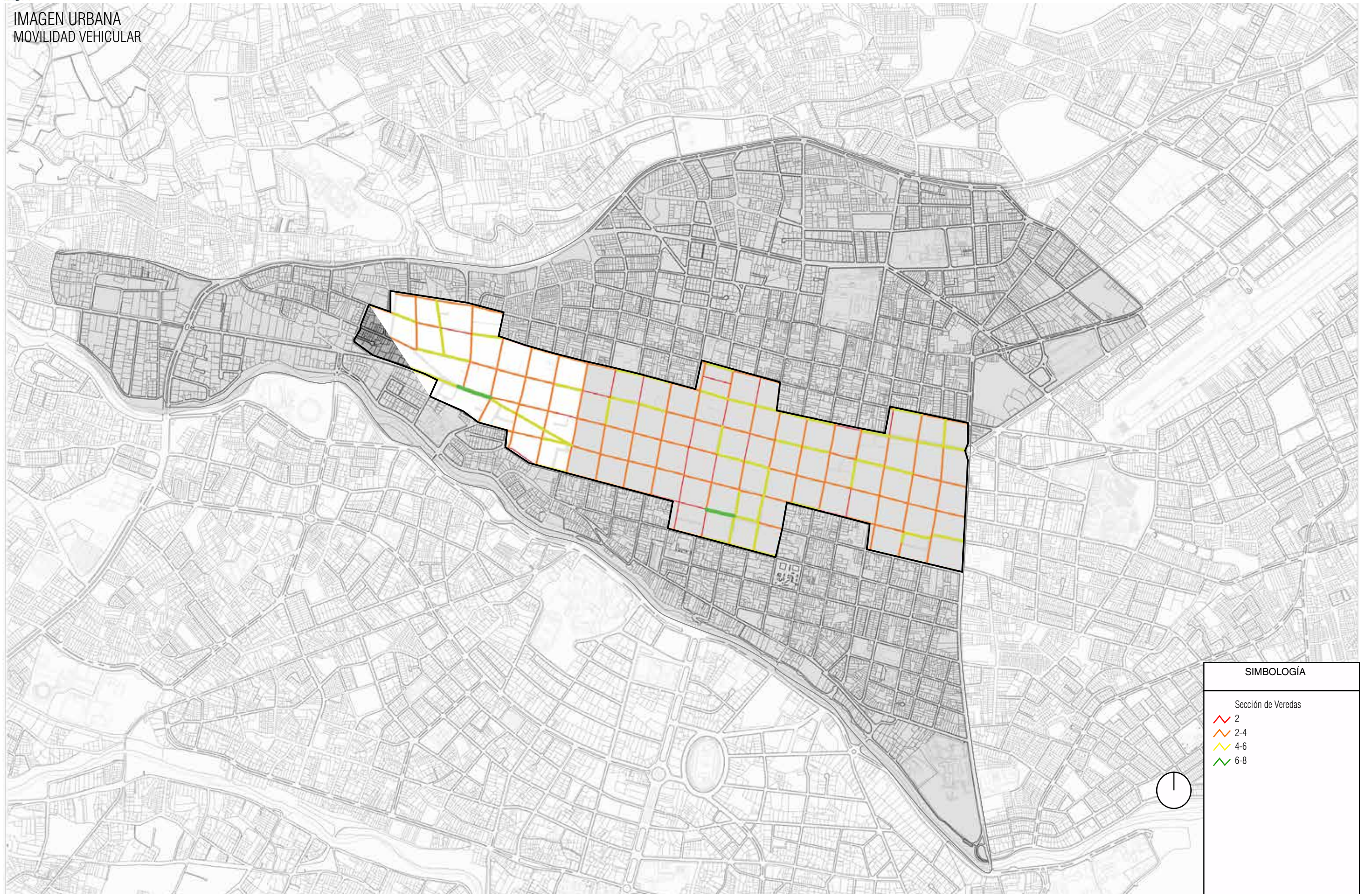
IMAGEN URBANA MOVILIDAD VEHICULAR



Figura 42: Movilidad vehicular
Fuente: Elaboración propia a partir de PMEP Cuenca, 2015



IMAGEN URBANA
MOVILIDAD VEHICULAR



SIMBOLOGÍA	
Sección de Veredas	
	2
	2-4
	4-6
	6-8

Figura 43: Vías sección de veredas
Fuente: Elaboración propia a partir de PMEP Cuenca, 2015



IMAGEN URBANA MOVILIDAD VEHICULAR



Figura 44: Sección de vías
Fuente: Elaboración propia a partir de PMEP Cuenca, 2015

GARAJES Y PARQUEOS



SENDEROS DE CONEXIÓN PEATONAL.



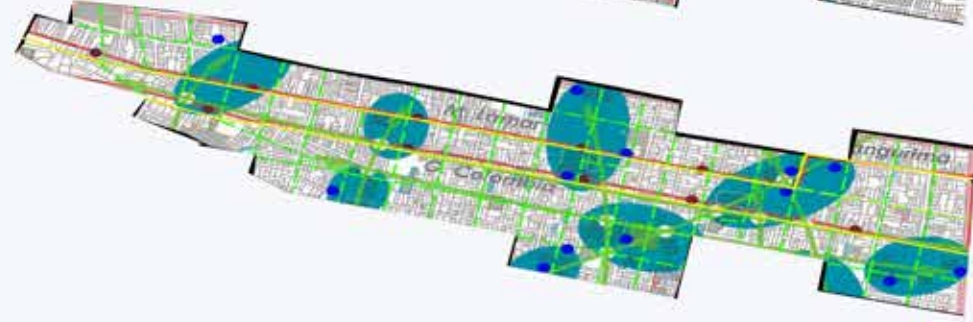
RED DE TRANSPORTE PÚBLICO



CONEXIONES E INTERSECCIONES



SISTEMAS DE ARTICULACIÓN URBANA.



En este punto se sobreponen las imágenes del estudio de movilidad para obtener una idea de todo el plan trabajando en conjunto.

SISTEMAS DE MOVILIDAD

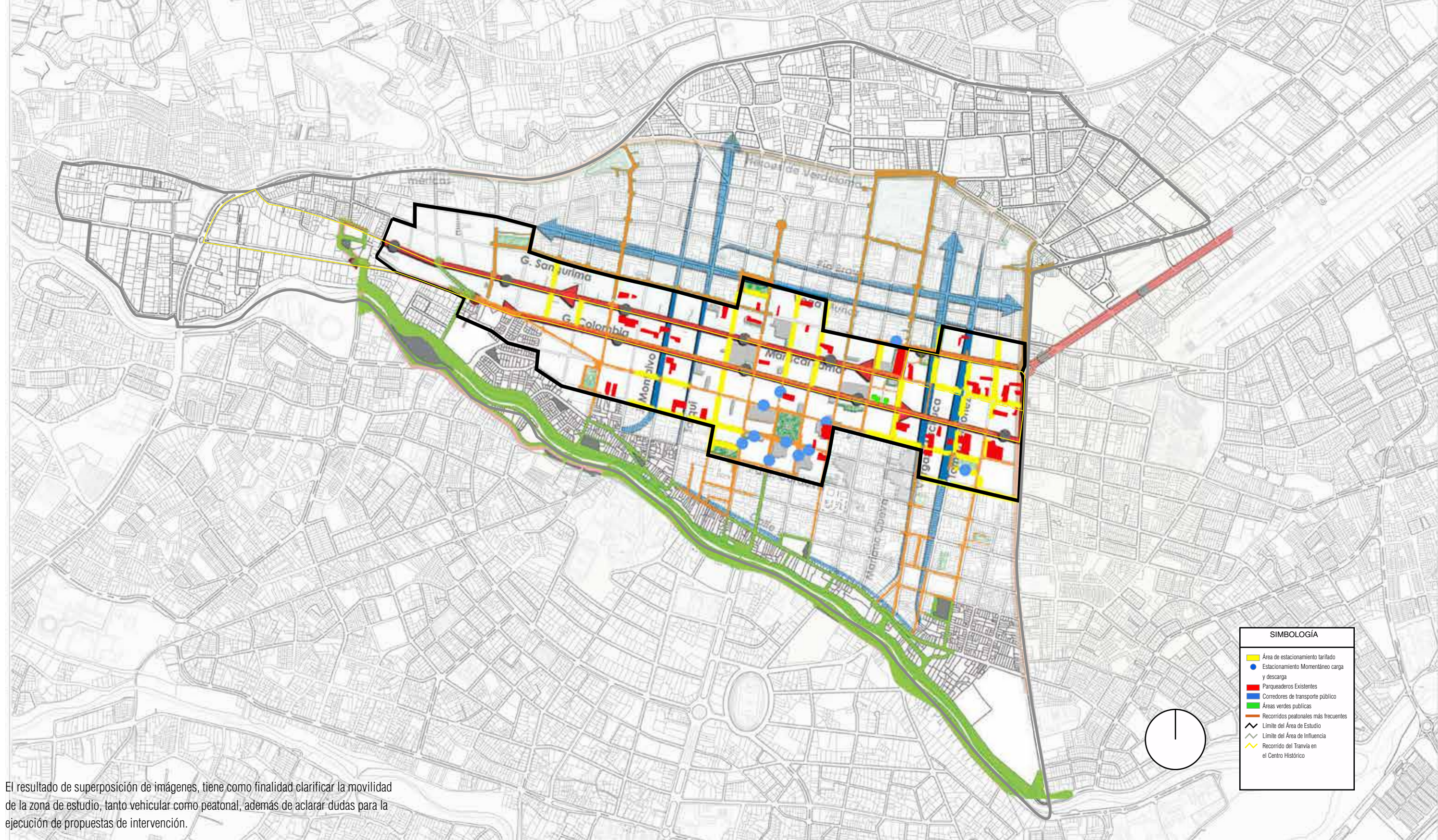




IMAGEN URBANA SISTEMAS DE MOVILIDAD URBANO

Imagen final del estudio de movilidad.

Las ciudades son los lugares donde las personas viven, trabajan y desarrollan un gran conjunto de actividades, dentro y fuera de sus casas. Las actividades desempeñadas fuera de casa demandan el uso de distintas formas de transporte y se clasifican en un gran conjunto de desplazamientos realizados por varios motivos, como trabajo, educación, salud y entretenimiento. A su vez, dichos desplazamientos dependen de la ubicación de las casas, de los lugares de trabajo, de las escuelas y del comercio así como de la infraestructura vial y los medios de transportes disponibles. El análisis cuidadoso y amplio de cómo ocurren los distintos desplazamientos, zonas de parqueos, senderos de conexión peatonal, sistemas de transporte, permite estimar los valores que más nos interesan, dentro de los recorridos, secciones de vías y veredas, espacios de parqueo, etc. Estos análisis facilitarán las futuras propuestas de intervención dentro de la zona de estudio.



El resultado de superposición de imágenes, tiene como finalidad clarificar la movilidad de la zona de estudio, tanto vehicular como peatonal, además de aclarar dudas para la ejecución de propuestas de intervención.



CAPITULO 3

VALORACIÓN DEL PAISAJE URBANO



3 Valoración del Paisaje

VALORACIÓN DE PAISAJE. Basándonos en la literatura, el paisaje está compuesto por descriptores y estos se agrupan en componentes físicos (o elementos objetivos) y categorías estéticas (o elementos subjetivos). Entre los componentes físicos (elementos objetivos) se consideran los siguientes: agua, forma del terreno, vegetación, nieve, fauna, usos del suelo, vistas, recursos culturales.

Dentro de las categorías estéticas (elementos subjetivos) entrarían aquellos en que se tiene en cuenta la interpretación que de ellos hace el espectador.

Los métodos directos son aquellos que son totalmente objetivos, los indirectos tenderían a considerar elementos subjetivos, mientras aquellos que son mixtos tienen en cuenta elementos objetivos y subjetivos. Los métodos objetivos, no tienen en cuenta la impresión que sobre paisaje tiene el observador, la valoración en este caso es de forma indirecta, es decir, sólo se cuantifica la valoración que los elementos objetivos tienen sobre paisaje. Los métodos subjetivos, al contrario, valoran solamente las impresiones que sobre paisaje tiene el espectador. En el método mixto se trata de incorporar a la valoración objetiva la impresión del espectador, in situ ó mediante fotografías. Este método permite una respuesta que tiene en cuenta la valoración del observador. Creando así metodologías, observación indirecta, que tienen en cuenta a los posibles usuarios finales, valoración directa.



3.1 Valoración del Paisaje Urbano

Para una mejor valoración del paisaje y entender claramente una futura intervención, se ha dividido la zona de estudio en cinco unidades o sub zonas, para generar un estudio más dinámico del mismo. Estas zonas están divididas en un radio de aproximación de 400 metros. Esto nos facilitara obtener una valoración más aproximada de fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas, generando así una ruta a seguir para optimizar cada zona y llegar a tener un conjunto que se pueda valorar de una misma forma.

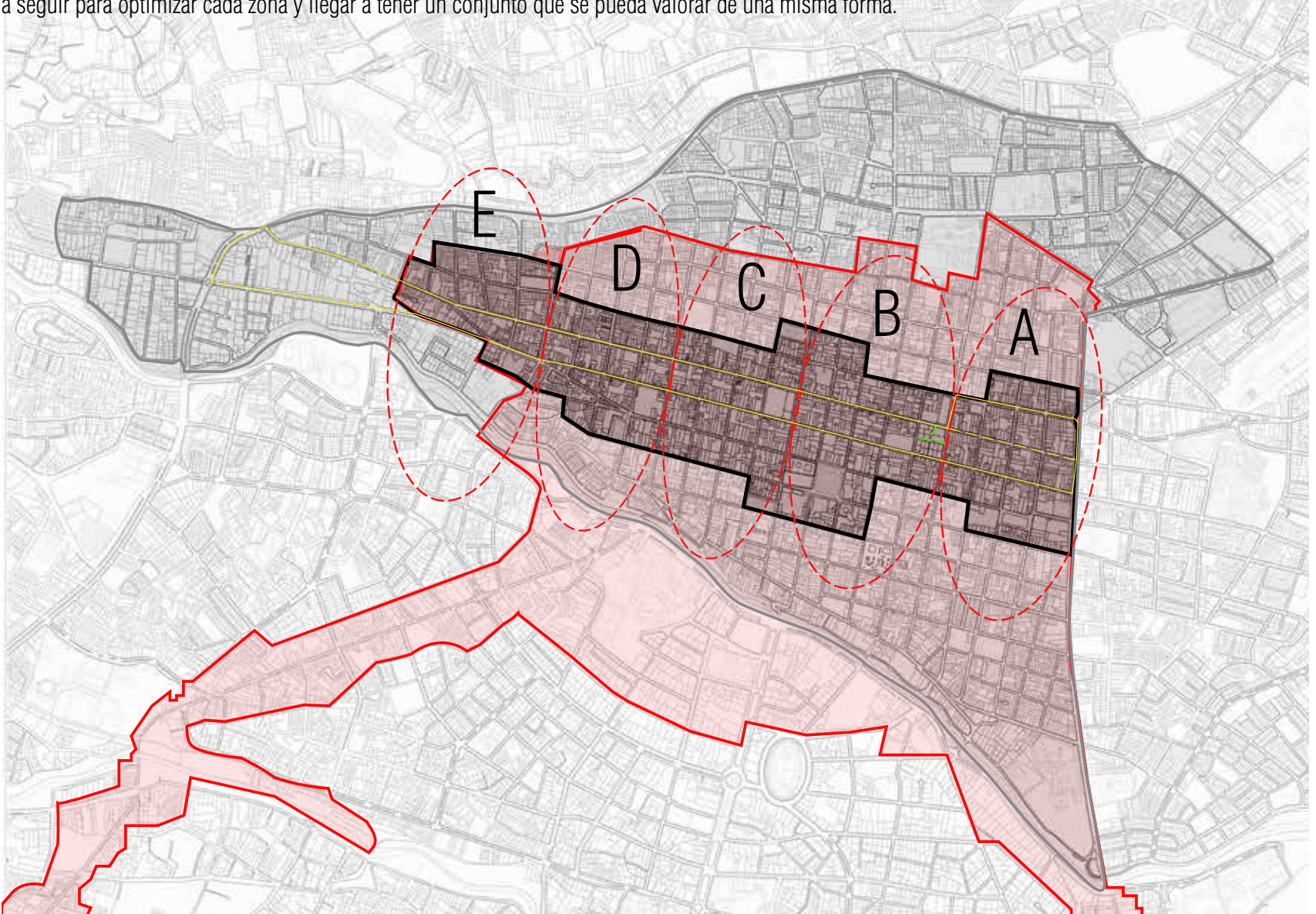


Figura 47: Sub zonas
Fuente: Elaboración propia



3.1 Valoración del Paisaje Urbano

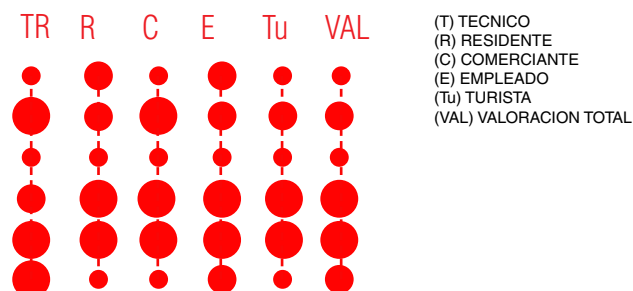
Para la valoración del paisaje se decidió trabajar con los actores que viven el paisaje y realizar la valoración en base de encuestas, en este caso tenemos un habitante o residente, un empleado público, un comerciante de la zona un turista y el técnico, los mismos que darán su valoración en base a una escala de:

A = alto, B = medio, C = bajo

Las personas que viven el día a día en el sitio, los residentes son quienes palpan la problemática a fondo del sector, ellos de una manera no necesariamente técnica sabrán direccionar la adecuada interpretación del paisaje.

Los turistas, los mismos que con un enfoque muy ajeno al desarrollo diario del sitio expondrán su punto de vista e interpretaran el conglomerado de visuales y actividades que se dan en los nodos de análisis.

Los profesionales instruidos en el tema de manejo de paisaje, posterior a visitas de campo, encuestas, antecedentes y proyecciones, brindaran su punto de vista técnico, analizando cada una de las posiciones de los actores tanto momentáneos como propios del sitio y aplicando su criterio profesional.



VALORACIÓN SIMBÓLICA.
ESTA SE BASARA EN CÍRCULOS POR
DIFERENCIA DE TAMAÑOS CON LAS
SIGUIENTES PROPUESTAS.

ALTO



MEDIO



BAJO



Figura 48: Simbología
Fuente: Elaboración propia



3.2 Valoración del Circuito

Una vez definidos los actores que constituyen los usuarios comunes del sector, se ha buscado parámetros que reflejen una adecuada valoración del paisaje de la ruta del tranvía en el Centro Histórico de Cuenca. Para ello se determinaron subcategorías de los componentes del paisaje analizados, esto para facilitar la comprensión de los encuestados.

3.2.1 Físico Ambiental

Sin caer en definiciones técnicas, sino más bien empleado un lenguaje común, se busca que los cinco actores sociales expresen cuál es su percepción de la morfología en el nodo que se hallan ubicados a la hora de la encuesta.

En este campo se considerará un lugar específico dentro del recorrido y de cada zona de acción en donde se desarrollarán las entrevistas en las cuales se analizarán los siguientes puntos:

Componentes del Paisaje

Medio Natural

Vegetación, En el tema ambiental la vegetación se vuelve importante tanto para lo visual como por cada una de las prestaciones que brinda en el ecosistema urbano, de acuerdo al sitio de análisis los actores indicarán la existencia o déficit de vegetación.

Suelo y topografía, este punto va enfocado analizar el material que cubre las calles y la mayoría de plazas siempre siendo materiales rígidos y nada permeables y cómo los actores reaccionarían a que estas zonas estén recubiertas de pisos permeables y con una capa de vegetación, además de analizar el aspecto de la topografía de la zona de estudio.

3.2.2 Actividades Sociales.

En el casco histórico, por ser el principal centro urbano, se pueden identificar diversos puntos de concentración tanto por la existencia en el circuito de varios equipamientos de gestión pública y privada, además de tener plazas, parques y lugares de abastecimiento que son puntos de concentración peatonal, sea esta de niños, jóvenes, adultos, dado esto se propone analizar los siguientes puntos.

Medio Arquitectónico

Uso de suelo, se plantea que los actores analicen los usos de las zonas de estudio, además de dar un valor a las edificaciones históricas y patrimoniales.



VEGETACION



SUELO / TOPOGRAFÍA



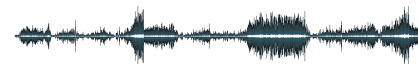
USOS DEL SUELO / ARQUITECTURA



ACTIVIDAD SOCIAL



SEGURIDAD



RUIDO



Medio Socio-cultural

Actividad social, este punto plantea analizar las zonas de más concentración de personas dentro de las zonas de estudio y el por qué estas zonas son mas atractivas para dichas concentraciones.

Medio Humano

Seguridad / Inseguridad, al encontrarnos en las zonas del centro histórico en donde existen aglomeración de personas es importante analizar las zonas de mayor inseguridad para así plantear planes que vayan en conjunto con las propuestas finales.

Ruido, uno de los problemas que aqueja al sector debido a la presencia de un alto número de vehículos y al movimiento comercial de la zona. El encuestado indicará a su modo de ver, qué tan perjudicial es para el paisaje este indicador, y las zonas de más contaminación acústica.

3.2.3 Valoración Visual

Imágenes Utilizadas en la Valoración.

Las imágenes que se utilizaran en esta valoración están guiadas en un recorrido de las calles Gran Colombia y calle Mariscal Lamar serán captadas en paralelo la una de la otra para así generar rupturas de valoración en un mismo espacio y obtener una mejor lectura de las oportunidades y amenazas en una misma sub zona de estudio estas imágenes serán tomadas en cada cuadra teniendo vistas norte, sur, este y oeste, las cuales nos permitirán hacer un análisis más amplio de la zona de estudio.

Se analizaran: Paisaje tangible. Imagen ordenada y Cuenca visual.

Para la segunda parte de la valoración se realizaran dos etapas, la primera se obtendrá en base a las encuestas realizadas a los actores cotidianos de la zona de estudio, para lo cual se definirán subcategorías de análisis para facilitar el entendimiento de las preguntas que se llevaran a cabo a cada uno de las personas encuestadas.

A continuación se detallan las categorías de valoración que se analizaran y las subcategorías que se utilizaran en las encuestas. Revisar anexo 1

*Calidad visual del paisaje, que analiza su importancia para su conservación, alteración o destrucción.

Diversidad.

*Fondo escénico del paisaje, que analiza factores para el goce humano de la zona.

Fondo escénico.

*Fragilidad Visual, determinada por la susceptibilidad a cambios de la zona por la incidencia de sus actores.

Cuenca visual.

Valor tradicional.

Valor histórico.

Medio humano.



De estos estudios obtendremos una imagen general del resultado de este estudio que intenta darnos una aproximación de como los usuarios perciben al paisaje en el recorrido del tranvía en el centro histórico.

Para la segunda etapa se procederá hacer una valoración personal de las zonas de estudio las mismas que serán evaluadas por un método directo de valoración, a través de la contemplación directa del paisaje, de igual manera será valorada en una escala subjetiva entre rangos bajos, medios, y altos, igual se obtendrá un cuadro de valoración, con las tablas de resultados tanto de la etapa uno y dos, además de la valoración Físico Ambiental se procederá a ejecutar un cuadro FODA, estos resultados terminara las futuras intervenciones en cada zona de estudio.

Para esta etapa se valoraran las siguientes categorías basadas en los siguientes términos de referencia.

Calidad visual del paisaje

- *Diversidad: hace referencia a la variabilidad de elementos y matices existentes en la unidad estudiada.
- *Naturalidad: variable muy importante a la hora de determinar la calidad paisajística de una determinada zona pues, como consecuencia de la creciente humanización del territorio, se valoran prioritariamente los parajes que conservan en un grado notable la situación previa a la acción del hombre.
- *Singularidad: término que hace referencia a la existencia de elementos raros o no habituales en un lugar, poco repetidos en el conjunto del ámbito analizado.
- *Complejidad topográfica: La calidad será mayor en aquellas unidades con más porcentaje de superficie ocupada por formas que indican complejidad estructural. En función del porcentaje con que aparecen estas formas simples o complejas en cada una de las unidades de paisaje definidas se ha realizado una clasificación de éstas, asignando mayor valor a aquellas unidades de paisaje que presentan mayor superficie ocupada de formas que indican complejidad estructural.
A nivel urbano, se puede utilizar la misma tabla de puntajes, donde los contrastes de altura de edificación son ponderados positivamente, castigándose con bajo puntaje la monotonía.
- *Conservación de calidad visual: Se valora la conformación de la zona de estudio, y obras de intervención.

Fondo escénico

- *Topografía: A nivel urbano, se puede utilizar la misma tabla de puntajes, donde los contrastes de altura de edificación son ponderados positivamente, castigándose con bajo puntaje la monotonía.
- *Vegetación: La vegetación y los usos del suelo son un factor fundamental para evaluar la calidad del paisaje por ser un elemento extensivo a todo el territorio. Se han tenido en cuenta la diversidad de formaciones, ya que es muy diferente desde el punto de vista paisajístico en este territorio la calidad de una zona con mezclas irregulares de varias formaciones que la de una gran extensión homogénea, aunque su calidad individual sea buena. En segundo lugar la calidad visual de cada formación, en la que se considerará mejor aquella que se acerque más a la vegetación natural, o aquellos usos que, dado su carácter tradicional, estén ya integrados en el entorno.
- *Presencia de agua: La presencia de láminas de agua en un paisaje constituye un elemento de indudable valor paisajístico. Se valora la presencia de agua que se percibe en el conjunto de la unidad, no aquella que aunque esté no es un elemento dominante en la misma. A nivel urbano, el contraste edificación cuerpo de agua es altamente ponderado, ya sean éstos naturales (lagos y ríos) o artificiales (fuentes y canales).
- *Color: Combinaciones de color, contrastes, según el tipo de masas boscosas, los distintos tipos de vegetaciones, sus formas y texturas
- *Fondo escénico: Influencia del paisaje circundante en la calidad de la escena visual
- *Rareza: Presencia de elementos de atracción visual



Fragilidad Visual

- *Elementos vegetales: La fragilidad de la vegetación la definimos como el inverso de la capacidad de ésta para ocultar una actividad que se realice en el territorio. Por ello, se consideran de menor fragilidad las formaciones vegetales de mayor altura, mayor complejidad de estratos y mayor grado de cubierta.
- *Conformación cromática: La mayor fragilidad la ostentan las manchas monocromáticas (especialmente las constantes en el tiempo). El contraste cromático entre la vegetación viene definido por las diferencias entre tonos y tintes de ésta.
- *Cuencas visuales: Es el conjunto de todas las áreas visibles desde el punto de vista del observador, para diferentes fines aplicativos, se utiliza la cuenca visual topográfica, la misma que toma en cuenta, solamente la morfología del terreno, sin considerar efecto de sombras de la vegetación y estructuras adyacentes.
- *Valor tradicional: Conservar las tradiciones de una comunidad o de un país significa practicar las costumbres en diferentes puntos urbanos, se medirán las zonas según la conservación de eventos tradicionales.
- *Valor histórico: Presencia de arquitectura, monumentos, importantes por su historia, y de gran trascendencia dentro y fuera del ámbito local.
Esta serie de factores tienden a explicar el carácter y las formas de los paisajes en función de los procesos históricos que los ha producido y son, por tanto, determinantes en la compatibilidad de forma y función de las futuras actuaciones con el medio. Los criterios que se siguen para determinar la singularidad paisajística, y consecuentemente su fragilidad son los valores tradicionales, el interés histórico y la unicidad en edificios y parajes.
- *Intervenciones del medio humano: La actividad humana diaria en estas zonas.

VALORACIÓN DEL PAISAJE ZONA DE ESTUDIO, RECORRIDO GRAFICO

Los indicadores de paisaje: un nuevo reto para la sostenibilidad: El patrimonio cultural e histórico mantiene la memoria viva de la cultura de un pueblo en este caso de los cuencanos.

La comunicación de indicadores de paisaje: El estudio y la gestión transversal del paisaje exigen una convergencia de disciplinas con el objetivo de delimitar los valores que la propia sociedad otorga a sus paisajes. Los agentes sociales deben ir aportando para la conformación del paisaje en las dos calles por donde circulara el tranvía.

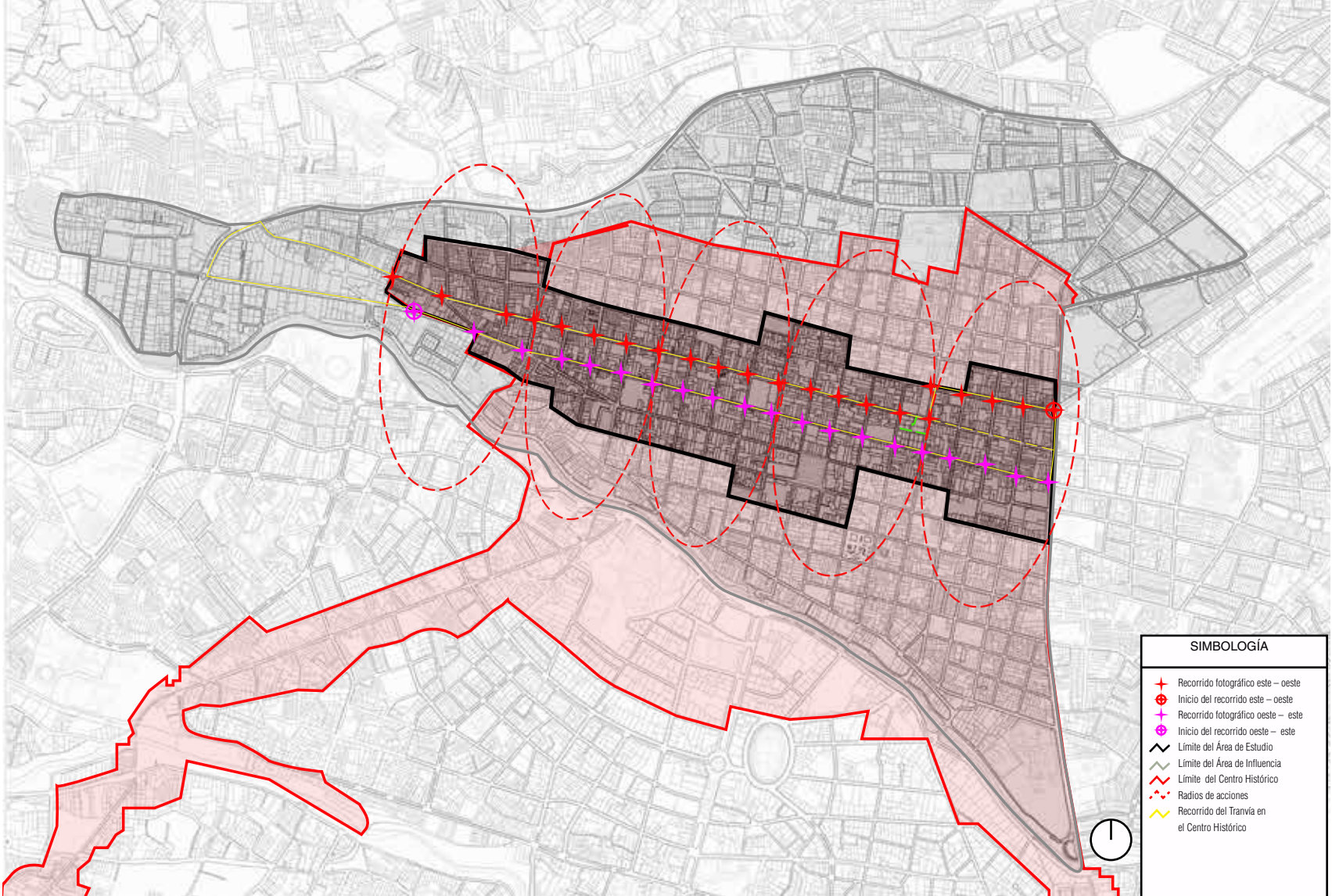


Figura 50: Zona de estudio, recorrido gráfico
Fuente: Elaboración propia



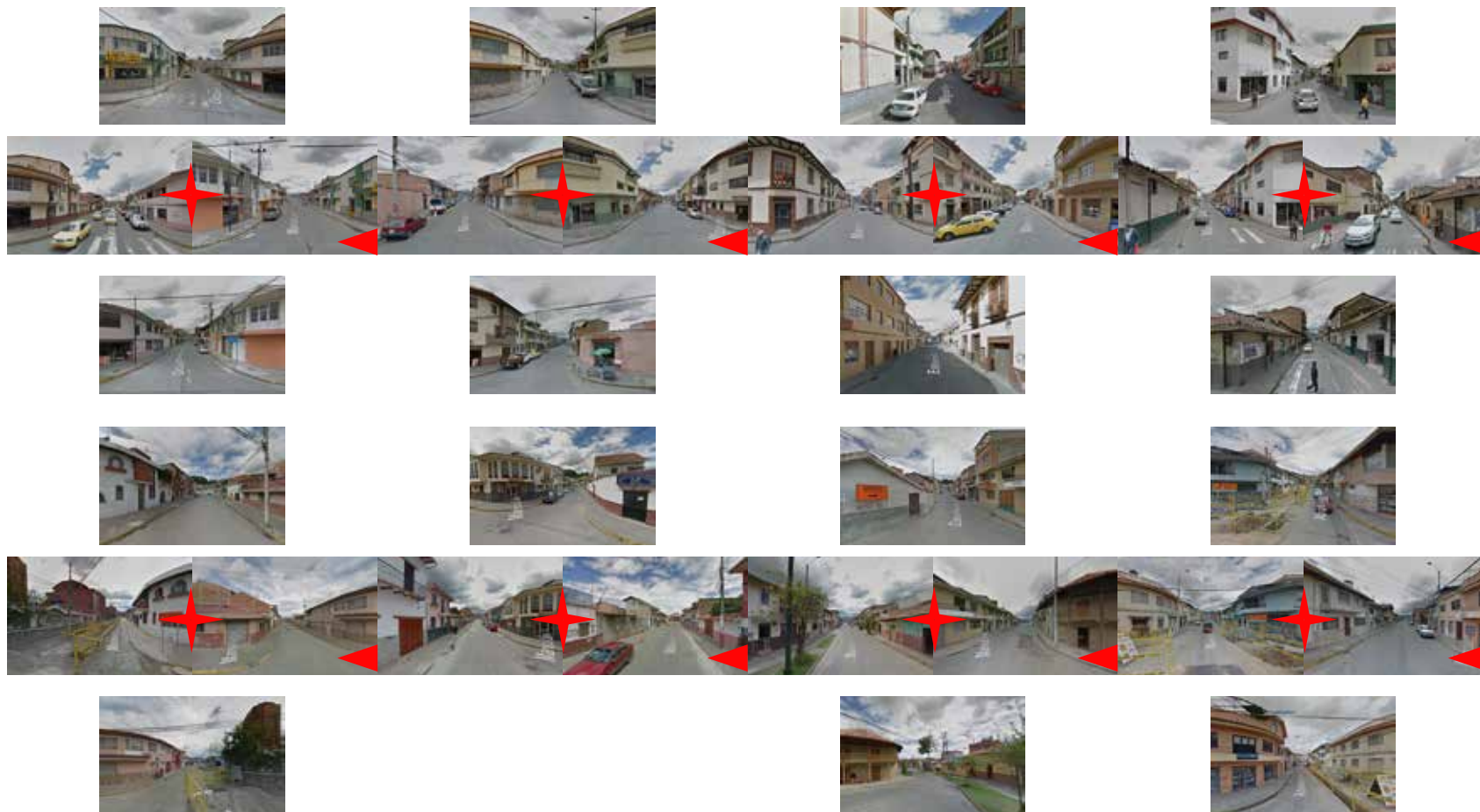


Figura 51: Recorrido fotográfico este / oeste
Fuente: Elaboración propia





Figura 52: Recorrido fotográfico oeste / este
Fuente: Elaboración propia



VALORACIÓN DEL PAISAJE ZONA DE ESTUDIO, RECORRIDO GRAFICO



Figura 53: Zona de estudio, recorrido grafico
Fuente: Elaboración propia



3.3 Tabulacion de Resultados Físico Ambiental Socio Económico

Tabla 3.1

Valoración Paisajística. Físico Ambiental / Social - Económico

Zona A	FÍSICO AMBIENTAL		
	VEGETACIÓN	RUIDO	SUELO
Técnico	BAJA	ALTA	BAJA
Residente	BAJA	MEDIA	BAJA
Comerciante	MEDIA	MEDIA	BAJA
Empleado	BAJA	BAJA	BAJA
Turista	BAJA	BAJA	BAJA
Valoracion Total	BAJA	MEDIA	BAJA

Zona B	FISICO AMBIENTAL		
	VEGETACIÓN	RUIDO	SUELO
Técnico	MEDIA	ALTA	BAJA
Residente	ALTA	ALTA	BAJA
Comerciante	ALTA	ALTA	BAJA
Empleado	ALTA	MEDIA	BAJA
Turista	MEDIA	MEDIA	BAJA
Valoracion Total	ALTA	ALTA	BAJA

Zona C	FISICO AMBIENTAL		
	VEGETACIÓN	RUIDO	SUELO
Técnico	MEDIA	ALTA	BAJA
Residente	ALTA	ALTA	BAJA
Comerciante	MEDIA	MEDIA	BAJA
Empleado	MEDIA	MEDIA	BAJA
Turista	MEDIA	ALTA	BAJA
Valoracion Total	MEDIA	ALTA	BAJA

Zona D	FISICO AMBIENTAL		
	VEGETACIÓN	RUIDO	SUELO
Técnico	MEDIA	MEDIA	BAJA
Residente	MEDIA	MEDIA	BAJA
Comerciante	MEDIA	BAJA	BAJA
Empleado	BAJA	MEDIA	BAJA
Turista	BAJA	BAJA	BAJA
Valoracion Total	MEDIA	MEDIA	BAJA

Zona E	FISICO AMBIENTAL		
	VEGETACIÓN	RUIDO	SUELO
Técnico	MEDIA	MEDIA	MEDIA
Residente	MEDIA	BAJA	BAJA
Comerciante	ALTA	BAJA	BAJA
Empleado	MEDIA	BAJA	MEDIA
Turista	MEDIA	BAJA	ALTA
Valoracion Total	MEDIA	BAJA	MEDIA

SOCIAL - ECONÓMICO		
USO DE SUELO	ACTIVIDADES	INSEGURIDAD
MEDIA	MEDIA	MEDIA
BAJA	MEDIA	MEDIA
MEDIA	BAJA	BAJA
MEDIA	BAJA	BAJA
MEDIA	ALTA	MEDIA
MEDIA	MEDIA	MEDIA

ACTIVIDAD SOCIAL		
USO DE SUELO	ACTIVIDADES	INSEGURIDAD
ALTA	ALTA	ALTA
ALTA	MEDIA	ALTA
MEDIA	ALTA	MEDIA
MEDIA	MEDIA	ALTA
ALTA	ALTA	ALTA
ALTA	ALTA	ALTA

FISICO AMBIENTAL		
USO DE SUELO	ACTIVIDADES	INSEGURIDAD
ALTA	ALTA	BAJA
ALTA	ALTA	BAJA
ALTA	ALTA	BAJA
ALTA	ALTA	BAJA
ALTA	MEDIA	BAJA
ALTA	ALTA	BAJA

FISICO AMBIENTAL		
USO DE SUELO	ACTIVIDADES	INSEGURIDAD
MEDIA	ALTA	MEDIA
ALTA	ALTA	BAJA
MEDIA	MEDIA	MEDIA
MEDIA	ALTA	MEDIA
MEDIA	ALTA	ALTA
MEDIA	ALTA	MEDIA

FISICO AMBIENTAL		
USO DE SUELO	ACTIVIDADES	INSEGURIDAD
MEDIA	BAJA	ALTA
BAJA	BAJA	MEDIA
BAJA	BAJA	ALTA
BAJA	BAJA	ALTA
BAJA	MEDIA	ALTA
BAJA	BAJA	ALTA



Figura 54: Recorrido gráfico de encuestas
Fuente: Elaboración propia

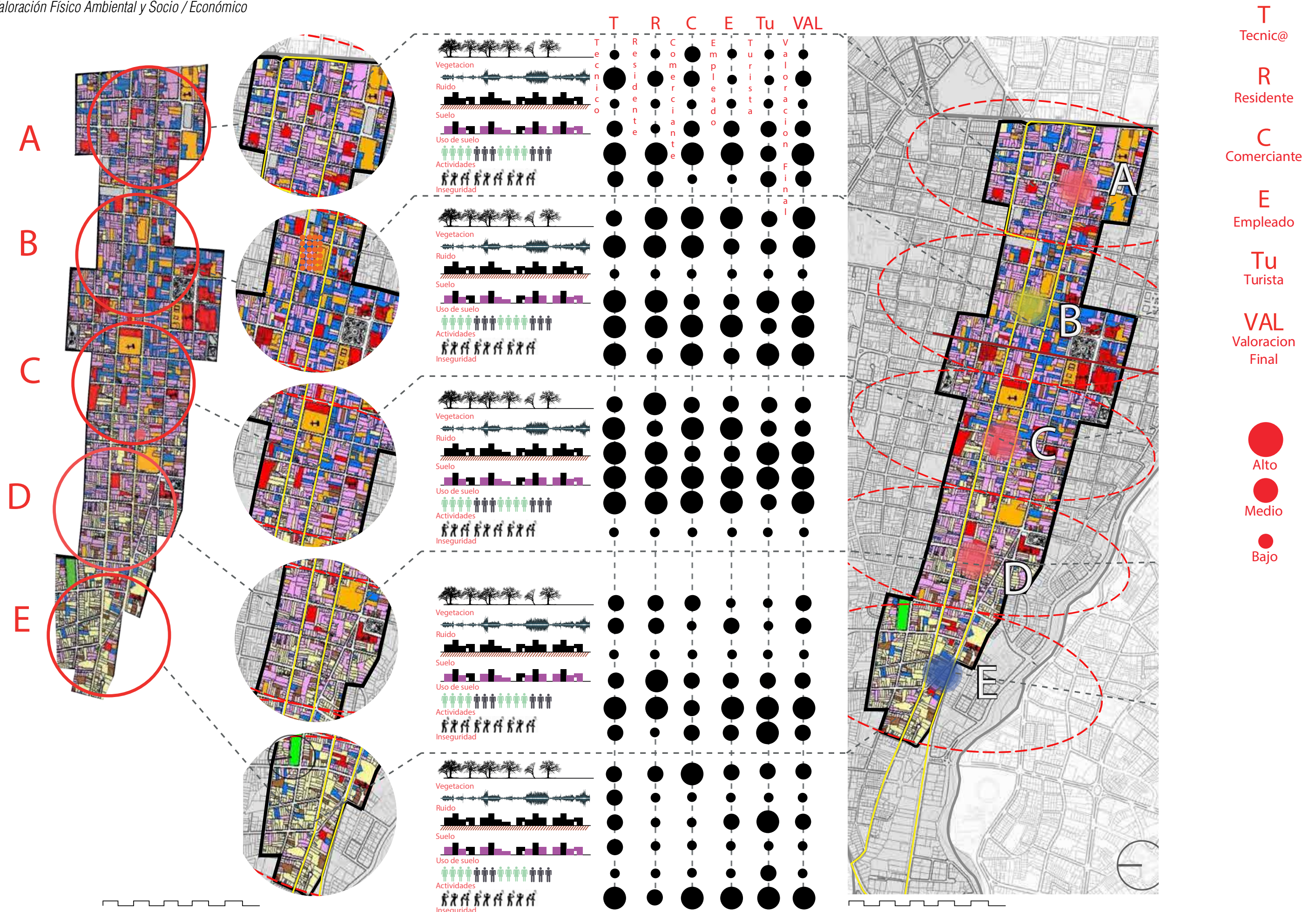


Figura 55: Valoración Físico Ambiental y Socio / Económico
Fuente: Elaboración propia



3.3.1 Tabulación de Resultados Percepción Visual

Tabla 3.2

Percepción visual

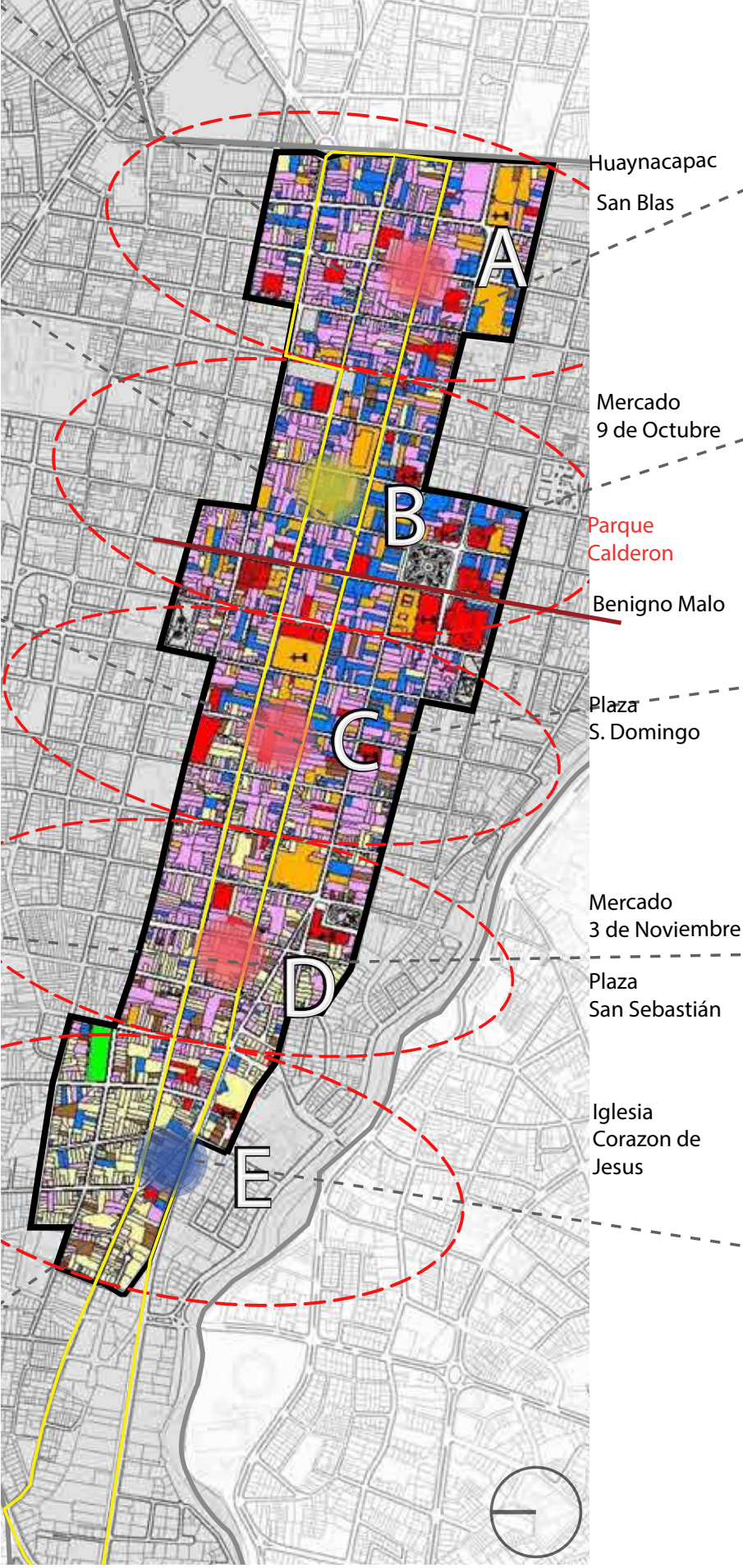
PERCEPCIÓN VISUAL (CALIDAD VISUAL/FONDO ESCÉNICO/FRAGILIDAD VISUAL)						
zona A	VALOR TRADICIONAL	VALOR HISTÓRICO	MEDIO HUMANO	DIVERSIDAD	FONDO ESCÉNICO	CUENCA VISUAL
Técnico	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	MEDIO	ALTO
Residente	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	BAJO	ALTO
Comerciante	MEDIO	BAJO	MEDIO	MEDIO	MEDIO	MEDIO
Empleado	MEDIO	MEDIO	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO
Turista	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Valoración total	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	MEDIO	ALTO

PERCEPCIÓN VISUAL						
zona B	VALOR TRADICIONAL	VALOR HISTÓRICO	MEDIO HUMANO	DIVERSIDAD	FONDO ESCÉNICO	CUENCA VISUAL
Técnico	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Residente	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Comerciante	MEDIO	BAJO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Empleado	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Turista	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Valoración total	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO

PERCEPCIÓN VISUAL						
zona C	VALOR TRADICIONAL	VALOR HISTÓRICO	MEDIO HUMANO	DIVERSIDAD	FONDO ESCÉNICO	CUENCA VISUAL
Técnico	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Residente	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Comerciante	MEDIO	BAJO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Empleado	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Turista	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Valoración total	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO

PERCEPCIÓN VISUAL						
zona D	VALOR TRADICIONAL	VALOR HISTÓRICO	MEDIO HUMANO	DIVERSIDAD	FONDO ESCÉNICO	CUENCA VISUAL
Técnico	ALTO	MEDIO	ALTO	MEDIO	BAJO	MEDIO
Residente	MEDIO	ALTO	ALTO	MEDIO	MEDIO	ALTO
Comerciante	BAJO	MEDIO	MEDIO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Empleado	ALTO	MEDIO	MEDIO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Turista	ALTO	MEDIO	ALTO	MEDIO	MEDIO	MEDIO
Valoración total	ALTO	MEDIO	ALTO	MEDIO	MEDIO	MEDIO

PERCEPCIÓN VISUAL						
zona E	VALOR TRADICIONAL	VALOR HISTÓRICO	MEDIO HUMANO	DIVERSIDAD	FONDO ESCÉNICO	CUENCA VISUAL
Técnico	ALTO	BAJO	ALTO	MEDIO	ALTO	MEDIO
Residente	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
Comerciante	ALTO	MEDIO	MEDIO	MEDIO	ALTO	ALTO
Empleado	ALTO	MEDIO	MEDIO	MEDIO	ALTO	ALTO
Turista	ALTO	MEDIO	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO
Valoración total	ALTO	MEDIO	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTA



	T	R	C	E	Tu	VAL
Valor Tradicional	Alto	Medio	Bajo	Bajo	Alto	Alto
Valor Histórico	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Alto	Medio
Medio Humano	Alto	Alto	Bajo	Bajo	Alto	Alto
Diversidad	Alto	Alto	Bajo	Alto	Alto	Alto
Fondo Escénico	Bajo	Bajo	Bajo	Alto	Alto	Bajo
Cuenca Visual	Alto	Alto	Bajo	Alto	Alto	Alto
Valor Tradicional	Alto	Alto	Bajo	Bajo	Alto	Alto
Valor Histórico	Alto	Bajo	Bajo	Alto	Alto	Alto
Medio Humano	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Diversidad	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Fondo Escénico	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Cuenca Visual	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Valor Tradicional	Alto	Alto	Bajo	Bajo	Alto	Alto
Valor Histórico	Alto	Bajo	Bajo	Alto	Alto	Alto
Medio Humano	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Diversidad	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Fondo Escénico	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Cuenca Visual	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Valor Tradicional	Alto	Bajo	Bajo	Alto	Alto	Alto
Valor Histórico	Bajo	Alto	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Medio Humano	Alto	Alto	Bajo	Bajo	Alto	Alto
Diversidad	Bajo	Alto	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Fondo Escénico	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Cuenca Visual	Bajo	Alto	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Valor Tradicional	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Valor Histórico	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Medio Humano	Alto	Alto	Bajo	Bajo	Alto	Alto
Diversidad	Bajo	Alto	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Fondo Escénico	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Cuenca Visual	Bajo	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto

T

Tecnic@

R

Residente

C

Comerciante

E

Empleado

Tu

Turista

VAL

Valoracion Final

Alto

Medio

Bajo

T

Tecnic@

R

Residente

C

Comerciante

E

Empleado

Tu

Turista

VAL

Valoracion Final

Alto

Medio

Bajo

Figura 56: Valoración visual

Fuente: Elaboración propia

Augusto Carrión Ordóñez



3.3.2 Tabulación de Resultados Calidad Visual. Método directo de valoración

Tabla 3.3

Calidad visual del paisaje, que analiza su importancia para su conservación, alteración o destrucción.

CALIDAD VISUAL					
TÉRMINOS DE REFERENCIA	5 ZONAS DE ACTUACIÓN				
	ZONA A	ZONA B	ZONA C	ZONA D	ZONA E
DIVERSIDAD	ALTA Medio arquitectónico y humano de gran diversidad	ALTA Sobresale la zona por su conformación	ALTA Sobresale la zona por su conformación	MEDIA Sobresale la zona por su conformación	MEDIA Sobresale la zona por su conformación
NATURALIDAD	BAJA No existen mayores muestras de naturalidad	ALTA Presencia de especies vegetales, por trabajos de zonas de regeneración, generan mas naturalidad	MEDIA Existen manchas verdes pero no de origen natural, el espacio es mas antrópico	MEDIA No existen mayores muestras de naturalidad	MEDIA Existen manchas verdes pero no de origen natural, otorgan un valor neutral
SINGULARIDAD	ALTA Sobresale la zona por su conformación	ALTA Sobresalen viviendas de valor patrimonial	Alta Sobresale la zona por su conformación y viviendas de valor patrimonial	MEDIA Sobresale la zona por su conformación	MEDIA Sobresale la zona por su conformación
COMPLEJIDAD TOPOGRÁFICA	NO APLICA Inexistente	NO APLICA Inexistente	NO APLICA Inexistente	MEDIA Pendientes menores	MEDIA Conformación topográfica de importancia media
CONSERVACIÓN DE CALIDAD VISUAL	MEDIA Degradada	ALTA Obras de los últimos años resaltan el paisaje	MEDIA Vestigio intacto de la conformación de la zona	MEDIA Degradada	ALTA La pendiente resalta el paisaje oeste
VALOR	MEDIA	ALTA	ALTA	MEDIA	MEDIA

Tabla 3.4

Calidad Fondo escénico del paisaje, que analiza factores para el goce humano de la zona.

FONFO ESCÉNICO					
TÉRMINOS DE REFERENCIA	5 ZONAS DE ACTUACIÓN				
	ZONA A	ZONA B	ZONA C	ZONA D	ZONA E
TOPOGRAFÍA	NO APLICA Inexistente	NO APLICA Inexistente	NO APLICA Inexistente	MEDIA Pendientes menores	MEDIA Conformación topográfica de importancia media
VEGETACIÓN	BAJA No existen mayores muestras de naturaleza	ALTA Presencia de especies vegetales, por trabajos de zonas de regeneración	MEDIA Existen manchas verdes pero no de origen natural	MEDIA No existen mayores muestras de naturaleza	MEDIA Existen manchas verdes pero no de origen natural
PRESENCIA DE AGUA	BAJA Inexistente	BAJA Inexistente	BAJA Inexistente	BAJA Inexistente	BAJA Inexistente
COLOR	ALTA Medio arquitectónico y humano aportan diversidad y contraste	ALTA Medio arquitectónico, natural y humano aportan diversidad y contraste, El contraste entre montañas y ciudad es de importancia	ALTA Medio arquitectónico, natural y humano aportan diversidad y contraste	MEDIA Medio arquitectónico y humano aportan diversidad y contraste	MEDIA El contraste entre montañas y ciudad es de importancia
FONDO ESCÉNICO	MEDIA Medio humano ofrece una gran valor	ALTA Conformación total de gran valor	ALTA Figura-fondo dan un alto valor, además de la arquitectura religiosa	MEDIA La arquitectura otorga un valor	ALTA Figura-fondo dan un alto valor
RAREZA	MEDIA Muestra del Centro Histórico de la ciudad	ALTA Conformación total de gran valor	ALTA Conformación total de gran valor	BAJA No resalta del resto del centro de la ciudad	MEDIA Conformación total de valor intermedio
VALOR	MEDIA	ALTA	MEDIA	MEDIA	MEDIA



Tabla 3.5

Fragilidad Visual, determinada por la susceptibilidad a cambios de la zona por la incidencia de sus actores.

FRAGILIDAD VISUAL					
TÉRMINOS DE REFERENCIA	5 ZONAS DE ACTUACIÓN				
	ZONA A	ZONA B	ZONA C	ZONA D	ZONA E
ELEMENTOS VEGETALES	BAJA	MEDIA	MEDIA	BAJA	MEDIA
	No existen mayores muestras de naturaleza	Franjas verdes de importancia pero carentes de singularidad	Franjas verdes de importancia pero carentes de singularidad	No existen mayores muestras de naturaleza	Franjas verdes de importancia pero carentes de singularidad
CONFORMACIÓN CROMÁTICA	MEDIA	ALTA	MEDIA	BAJA	MEDIA
	Diversidad cromática a pasado a formar parte del paisaje	Mezcla de medio arquitectónico y humano de gran valor	Diversidad cromática a pasado a formar parte del paisaje	No existe una conformación cromática	Diversidad cromática a pasado a formar parte del paisaje
CUENCAS VISUALES	ALTA	ALTA	ALTA	MEDIA	ALTA
	Perspectivas de profundidad y puntos de apertura de gran valor	Conformación total de gran valor	Perspectivas de profundidad y puntos de apertura de gran valor	Perspectivas de profundidad	Perspectivas de profundidad y puntos de apertura de gran valor
VALOR TRADICIONAL	ALTA	ALTA	ALTA	ALTA	ALTA
	Medio humano característico	Conformación total de gran valor	Conformación total de gran valor	Conformación total de gran valor	Conformación total de gran valor
VALOR HISTÓRICO	MEDIA	ALTA	ALTA	MEDIA	MEDIA
	Muestra del Centro Histórico de la ciudad Pocas edificaciones de valor patrimonial	Conformación total de gran valor	Conformación total de gran valor	Pocas edificaciones de valor patrimonial	Pocas edificaciones de valor patrimonial
INTERVENCIONES DEL MEDIO HUMANO	ALTA	ALTA	ALTA	ALTA	ALTA
	Flujo vehicular incompatible con flujo peatonal en ciertos tramos	Una sobrecarga de vehículos arriesgaría la conformación de la zona	Flujo vehicular incompatible con flujo peatonal en ciertos tramos	Una sobrecarga de vehículos arriesgaría la conformación de la zona	Zonificación dispersa protege la zona de mayores daños
VALOR	MEDIA	ALTA	ALTA	MEDIA	MEDIA

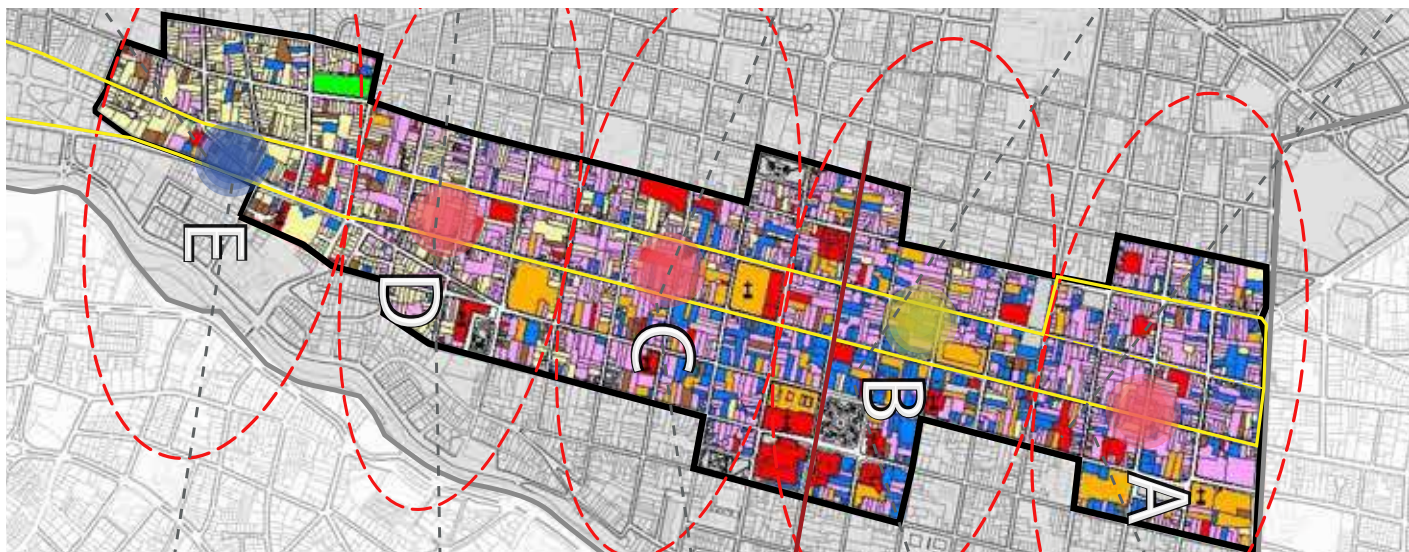


Figura 57: 5 Sub zonas de estudio
Fuente: Elaboración propia



3.4 Evaluación del Paisaje

El estudio de las amenazas, debilidades, fortalezas y oportunidades para la protección, gestión y ordenación del paisaje, es de gran importancia porque evidencia los aspectos que se deben observar y remediar.

Al poner en marcha la construcción del Tranvía han salido a flote problemáticas sociales, que podrían minimizarse con la socialización oportuna. Ante la consecución de los hechos se hace necesario ir realizando ajustes para que el nivel de aceptación se amplíe y la oposición vaya disminuyendo, con la comprensión de las bondades del proyecto, se puede generar el logro de un impacto positivo.

FODA

Tabla 3.6

Matriz FODA Físico Ambiental / Social Económico

FÍSICO AMBIENTAL / SOCIAL - ECONÓMICO																				
FORTALEZAS / OPORTUNIDADES/ DEBILIDADES / AMENAZAS																				
ZONA	A				B				C				D				E			
	F	O	D	A	F	O	D	A	F	O	D	A	F	O	D	A	F	O	D	A
VEGETACIÓN			X		X						X				X				X	
RUIDO				X			X				X				X		X			
SUELO			X				X				X				X			X		
USO DE SUELO		X				X				X				X					X	
ACTIVIDADES		X			X					X				X					X	
INSEGURIDAD				X				X	X							X			X	X

Tabla 3.7

Matriz FODA Percepción Visual

PERCEPCIÓN VISUAL																				
FORTALEZAS / OPORTUNIDADES/ DEBILIDADES / AMENAZAS																				
ZONA	A				B				C				D				E			
	F	O	D	A	F	O	D	A	F	O	D	A	F	O	D	A	F	O	D	A
VALOR TRADICIONAL	X				X	X			X	X			X				X			
VALOR HISTÓRICO			X		X	X			X	X					X				X	
MEDIO HUMANO	X				X	X			X	X			X				X			
DIVERSIDAD	X				X	X			X	X					X				X	
FONDO ESCÉNICO			X		X	X			X	X					X		X			
CUENCA VISUAL	X				X	X			X	X						X	X			



3.4.1 Amenazas

La congestión peatonal y vehicular se traduce en un problema de tráfico por la existencia del comercio y usos administrativos.
La falta de espacios de estacionamientos produce problemas de movilidad y seguridad.
Los equipamientos en proceso de restauración son un problema para el tránsito del peatón, y mantenimiento.
Hay viviendas que se encuentran deshabitadas por falta de rehabilitación de las mismas.
Las viviendas y casas patrimoniales poseen patologías de precariedad, no existe intervención por su costo elevado en la ejecución y por falta de flexibilidad en la junta de aprobación del municipio.
La presencia de transporte público y tránsito vehicular, produce contaminación y tráfico.
Los espacios públicos son maltratados por grupos vandálicos, destrucción de mobiliario urbano y vegetación.
La vegetación de la zona a gestionar es escasa, representa 1m² por habitante.
Veredas peatonales muy angostas y altas, no se prioriza a las personas con capacidades diferentes, por ejemplo personas no videntes y personas en silla de ruedas.
La falta de un sistema de vegetación y alcorques que recojan las aguas lluvias y mermen la cantidad de agua de escorrentía que va hacia el río Tomebamba.
Información abstracta y superficial sobre la acción comunitaria respecto al paso del Tranvía.
Falta de coordinación por parte de las entidades gubernamentales sobre uso y ocupación de suelo
Poca sensibilidad social en cuanto al uso y manejo del entorno natural
Excesiva inversión pública en proyectos y eventos que sobrecarguen la capacidad de absorción del paisaje urbano de la ciudad.
Destrucción del paisaje urbano con el incremento de nuevas tecnologías en zonas vulnerables como es el Centro Histórico.
Sobrecarga de equipamientos, transporte que sobrepasan la escala del entorno urbano
Pérdida de especies nativas que identifican la ciudad con su entorno natural
Inseguridad peatonal en, autopistas, corredores naturales, plazas, parques urbanos, trayecto Tranvía.
Reducción del espacio público debido a la sobrecarga social, vehicular
La percepción de los ciudadanos se orienta a comparar lo privado-seguro con lo público-inseguro.



3.4.2 Oportunidades

La presencia de un nuevo sistema de transporte permitirá el descongestionamiento del centro histórico, pero esto solo dándole prioridad al nuevo sistema y no permitir o mermar las oportunidades del ingreso de vehículos privados al centro.

El espacio público con gestión y administración pública mejorara su imagen y seguridad.

La apropiación de la gente a proyectos nuevos permitirá el cuidado de las áreas públicas y privadas.

El espacio público renovado más un sistema de transporte limpio y seguro además de veredas más amplias y con la idea de plataforma única aumentara el flujo de peatones locales y extranjeros. El transporte público no tendrá permitido el acceso al centro dándole la única prioridad al nuevo sistema del tranvía, el mismo mejorar la presencia de usos comerciales por la afluencia de personas al centro.

La calidad visual del corredor de la Gran Colombia y Mariscal Lamar mejorara al crear un espacio de uso exclusivo del tranvía y el peatón generando veredas más amplias y con espacio para la siembra de árboles de la zona además de generar alcorques y pisos mixtos y permeables.

Con la construcción del tranvía se puede hacer un nuevo tendido de sistemas de tecnología para dotar de infraestructura a la ciudad.

El levantamiento de piedra y pavimento permitirá pensar en un nuevo sistema de pavimentos que permitan filtrar agua al suelo.

La reconfiguración de las vías y aceras permite la construcción de espacios para la vegetación.

Reducir el número de delitos mediante la participación ciudadana en los diferentes sectores urbanos del trayecto Tranvía

Mejorar la capacidad de las organizaciones de la sociedad civil a nivel municipal para trabajar de manera sostenible con la comunidad.

Mejorar la satisfacción ciudadana con el apoyo de gobiernos locales, promoviendo mayores oportunidades de participación ciudadana en el desarrollo de políticas y reformas.

Mejorar la calidad de vida en los espacios públicos, aprovechando el potencial que éstos brindan a la comunidad

Concienciar a los ciudadanos a un consumo racional y sostenible. Concienciar a la gente de los problemas relacionados con el medio ambiente, incentivar a la comunidad al consumo sostenible ofreciendo incentivos como por ejemplo pagar menos en impuestos prediales.

Rehabilitar edificios existentes como equipamientos públicos generando zonas que guarden identidad.

Generar actividades de carácter social, cultural y comercial manteniendo la Herencia Social.

Aprovechamiento de zonas en desuso

Consolidación del tejido urbano

Rehabilitar el patrimonio



3.5 Diagnostico.

Terminada la valoración podemos rescatar los siguientes puntos del análisis dentro de las tres escalas analizadas.

Valores altos:

Zona de gran conformación arquitectónica histórica. Varias casas patrimoniales.

Zonas regeneradas de gran valor, mejoran las visuales de la zona e incrementan la vegetación en los espacios regenerados.

Conformaciones de gran valor visual, arquitectura, cromática y fondo montañoso. Perspectivas de profundidad y puntos de apertura de gran valor visual.

Varias zonas de gran valor cultural, iglesias y plazas, las mismas que conservan el valor tradicional y arquitectónico.

Presencia de especies vegetales.

Zona comercial.

Gran afluencia peatonal, local y extranjera.

Valores medios:

Mal mantenimiento de la vegetación en algunas zonas del centro histórico.

Piletas y flujos de agua que no están en funcionamiento continuo.

Zonas de gran singularidad deterioradas por la presencia de personas con problemas de alcoholismo o drogadicción.

Varias casas con corazones de manzana abandonados o sin ningún mantenimiento.

Falta de apropiación ciudadana en varias zonas y parques y plazas.

Sistema de movilidad de transporte público deteriorado.

Viviendas patrimoniales sin restaurar.

Mal mantenimiento de la vegetación en algunas zonas del centro histórico.

Valores bajos:

Inseguridad en diferentes zonas.

Gran tráfico vehicular.

Complicaciones en la movilidad peatonal.

Discontinuidades en la línea de fábrica y el ancho de veredas.

El nuevo sistema de transporte sumado al transporte privado elimina el espacio peatonal en algunas zonas.

Tranvía. Identificación de áreas con dificultades para el peatón. Ausencia de vías peatonales.

Tráfico vehicular.

Contaminación visual y sonora en las horas pico en el centro histórico.

CAPITULO 4

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN



4.1 Metodología

El punto de partida de esta propuesta de intervención se basará en la implementación de nuevas infraestructuras verdes de conexión peatonal para una movilidad sostenible y coherente con los principales flujos peatonales, con objeto de generar un ambiente amigable y seguro que invite a la ciudadanía a recorrer el área central mediante el uso de modos de transporte no motorizados, esto facilitará la vinculación de plazas, parques, y áreas verdes de rivera a través de esta red verde, potenciando su carácter de elementos articuladores de la trama urbana.

Para esto se han analizado los equipamientos de la zona de carácter comercial, laboral, de servicios, etc. dentro de los diferentes usos de suelo. Además de estudios de los componentes del paisaje y, su caracterización, estudios de movilidad. Se realizaron análisis de valoración del paisaje y en base a estos resultados se plantea un esquema de procesos que mejoren la zona de estudio para los habitantes del centro histórico y de la ciudad.

Esto implicaría disminuir la carga vehicular al interior de la zona de estudio, garantizando el acceso a personas residentes de la zona, así como también de servicios especiales. Generar parqueos de borde que faciliten las actividades comerciales, de gestión, y de vivienda.

Por otra parte es necesaria la incorporación de un concepto de red continua, asociada a principios barriales, ya que los mismos han perdido el enfoque de unidad barrial en estos últimos años, es importante que los ciudadanos vuelvan a sentirse parte del entorno exterior de sus vecindarios ya que esto ayudará a los procesos urbanos en la ciudad de Cuenca para los próximos años, tanto en una lucha contra la inseguridad, mejorar el espacio público y sentirse parte de él, generando un sentido de pertenencia que facilitará el cuidado del aspecto visual de cada sector, además se plantea que el Municipio de la ciudad proponga incentivos a los barrios que mejor trabajen en la conservación de sus entornos paisajísticos, tanto en cuidado de fachadas, vías, parques y plazas aledañas a su conformación espacial, además de proponer las fachadas discontinuas con paredes verdes que serían implementadas por el Municipio, pero los ciudadanos se preocuparían del mantenimiento de los mismos, los balcones de las casas se propone se utilicen como jardineras, para las cuales se plantarán sistemas de almacenamiento de agua y riego por goteo facilitando el cuidado de los mismos.

Sistema de vegetación:

- Incorporación y mejoramiento del recurso vegetal en la zona, cumplir con el parámetro OMS.
- Uso de especies correctas para cada ámbito.
- Desarrollo de técnicas de infraestructura verde.
- Instalación de sistemas de mantenimiento (riego).
- Integrar grupos de vegetación a un diseño producto de abstracción artística.
- Buscar recursos para incentivar la participación de los habitantes del lugar en la ornamentación de balcones, áreas desocupadas, locales comerciales, etc.



4.2 Visión Integral del Proyecto/ Propuestas

La metodología utilizada para crear los corredores verdes que conectan las áreas de esparcimiento dentro del área de estudio, está basada en la investigación de ciudad jardín y paisaje urbano, que se incluyen dentro de la presente propuesta y de la historia natural de las especies vegetales que han compartido el ecosistema urbano actual, con el desarrollo de las actividades humanas a través de los años de desarrollo de la ciudad, siguiendo estas pautas hemos podido crear un panorama propuesto, que incluye herramientas técnicas para el control de efectos causados sobre el ambiente y su interrelación con los espacios construidos, tales recursos técnicos, como el sistema de infraestructura verde que permite consolidar un plan de manejo inteligente de los recursos naturales dentro de la urbe en función del bienestar común y liberación de presiones externas de los habitantes.

El trabajo propuesto, busca integrar los escenarios del paisaje urbano, para crear un escenario que aproveche todos los atributos disponibles y los muestre como un conjunto con identidad propia.

Para realizar un trabajo con mayor impacto en la sensibilización de la población en temas de gestión de recursos naturales, nos hemos apoyado en los indicadores sociales y ecológicos para cumplir con el manejo de todos elementos que integran la dinámica del ecosistema urbano sano.

4.3 Corredor verde urbano.

La expresión corredor verde se aplica genéricamente a una franja de territorio que por sus características ambientales –vegetación, presencia de fauna- permite poner en contacto dos áreas naturales que de otro modo permanecerían desvinculadas. La vinculación contribuye a la viabilidad de los ecosistemas ya que, cuando se encuentran aislados unos de otros, tienden a degradarse.

Un corredor verde en el ámbito urbano realiza una función similar, en este caso une los diferentes tipos de áreas verdes que se encuentran dentro de la ciudad o en zonas adyacentes.

A diferencia del medio natural, donde el corredor verde ya existe y sólo hace falta preservarlo, en la ciudad se trata normalmente de desarrollar esta cualidad en espacios que, por sus características, son susceptibles de cumplir esta función.

La complejidad del ecosistema urbano comporta que el corredor verde en la ciudad no pueda realizarse sin considerar en detalle los datos del contexto: disponibilidad de espacio público, características del tejido urbano, movilidad, accesibilidad, etc.

Las características fisiológicas de la vegetación hacen que el balance de energía sea diferente a la de cualquier material inerte. Gran parte de la radiación que reciben la transforman en energía química, reduciendo la emisión de calor latente. Es por ello que las superficies cubiertas por vegetación y suelo natural tienen una mejor respuesta térmica que las superficies impermeables, asfaltadas o materiales de construcción.

Un corredor verde se caracteriza por tener una importante presencia de vegetación a lo largo de su recorrido. La sombra proyectada por los árboles sumado al efecto de sumidero de calor, hacen de un corredor un instrumento de control y mejora del microclima urbano. Esto además de incrementar el confort en el espacio público, mejora sustancialmente las condiciones de entorno paisajístico de los edificios. (Ecourbano.es, 2017)

4.3.1 Análisis

Con el resultado de los análisis de caracterización del paisaje sus componentes, movilidad, y la valoración paisajística, proponemos hacer el acercamiento a encaminar de mejor manera la ejecución del proyecto del tranvía, no sólo pensando en la movilidad, sino también en las personas y como se sienten y perciben el espacio que recorren en el centro de la ciudad, en relación a la falta de zonas verdes, la inseguridad, la carencia de vías peatonales, etc. Esto plantea mejorar la cantidad y calidad del verde urbano, ya sea porque se peatonalizarán las calles de estudio y varias vías adyacentes, esto permitirá también no sólo ornamentar las calles por donde pasa el tranvía, sino también calles perpendiculares que se convertirán además en nexos de conexión de esta parte norte de la ciudad desde la Av. De las Américas, y Av. Héroes de Verdeloma, nos conectará con todas las plazas, parques e hitos del centro de la ciudad y finalmente con El Barranco del rio Tomebamba, ofreciendo varios corredores verdes o biológicos.

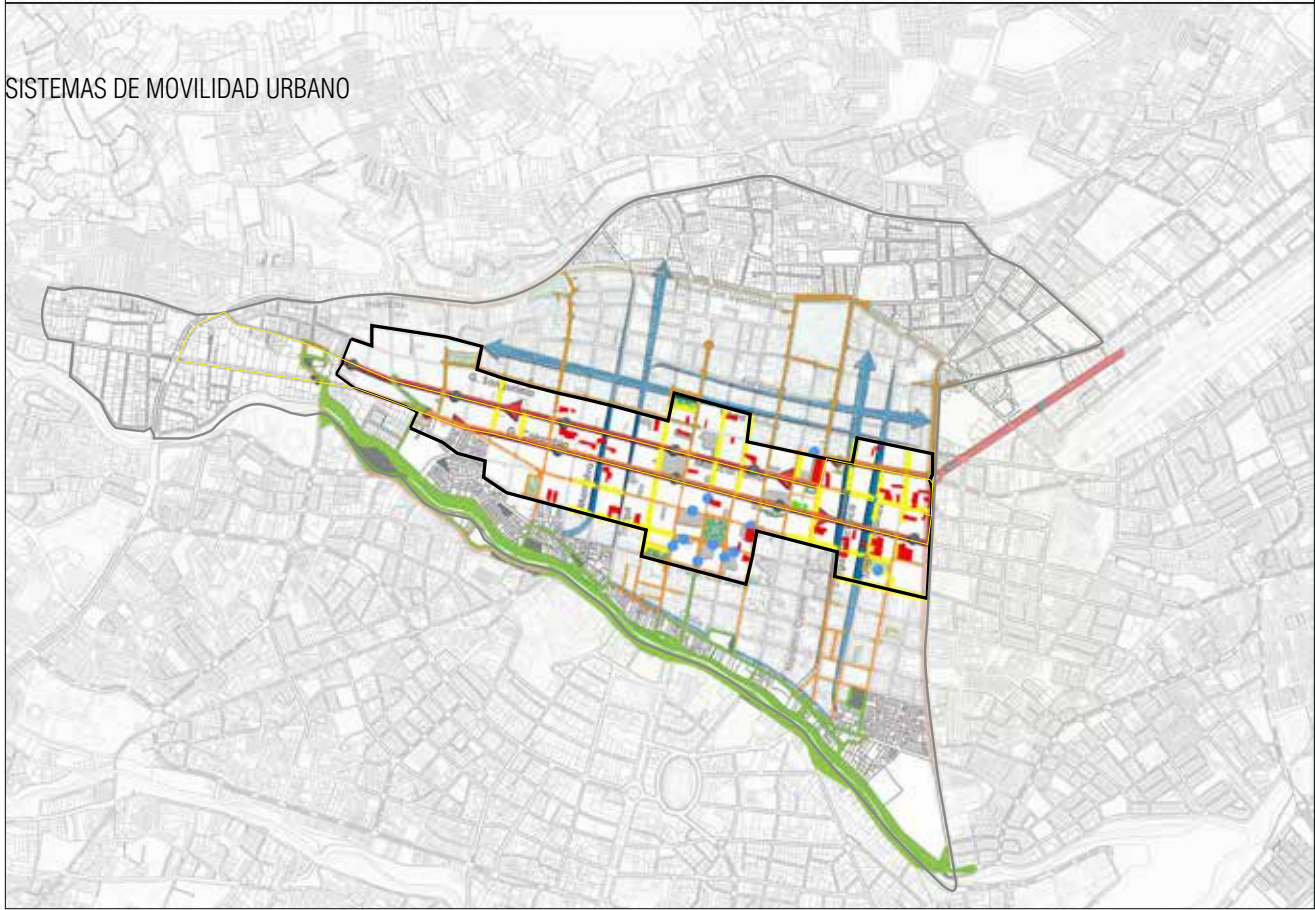
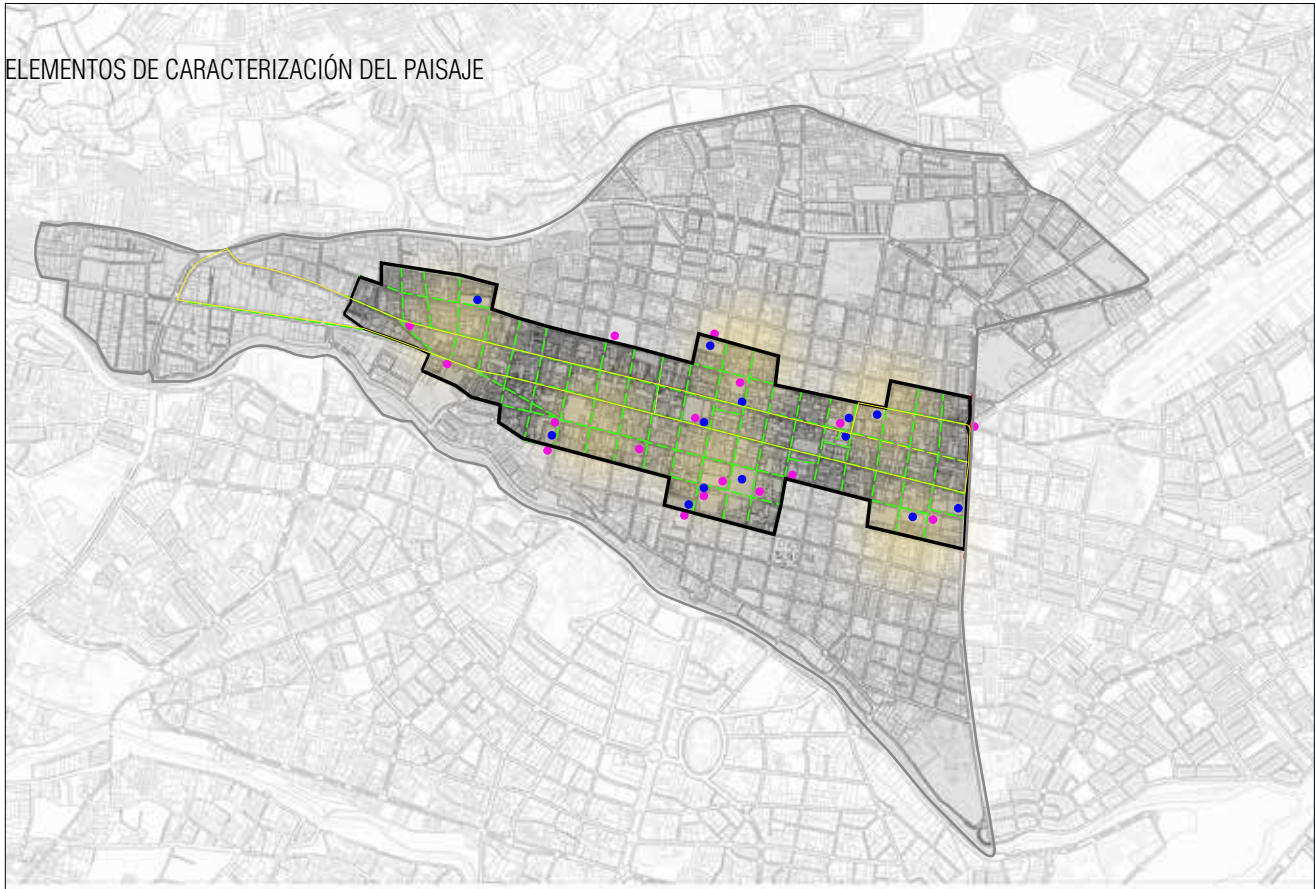
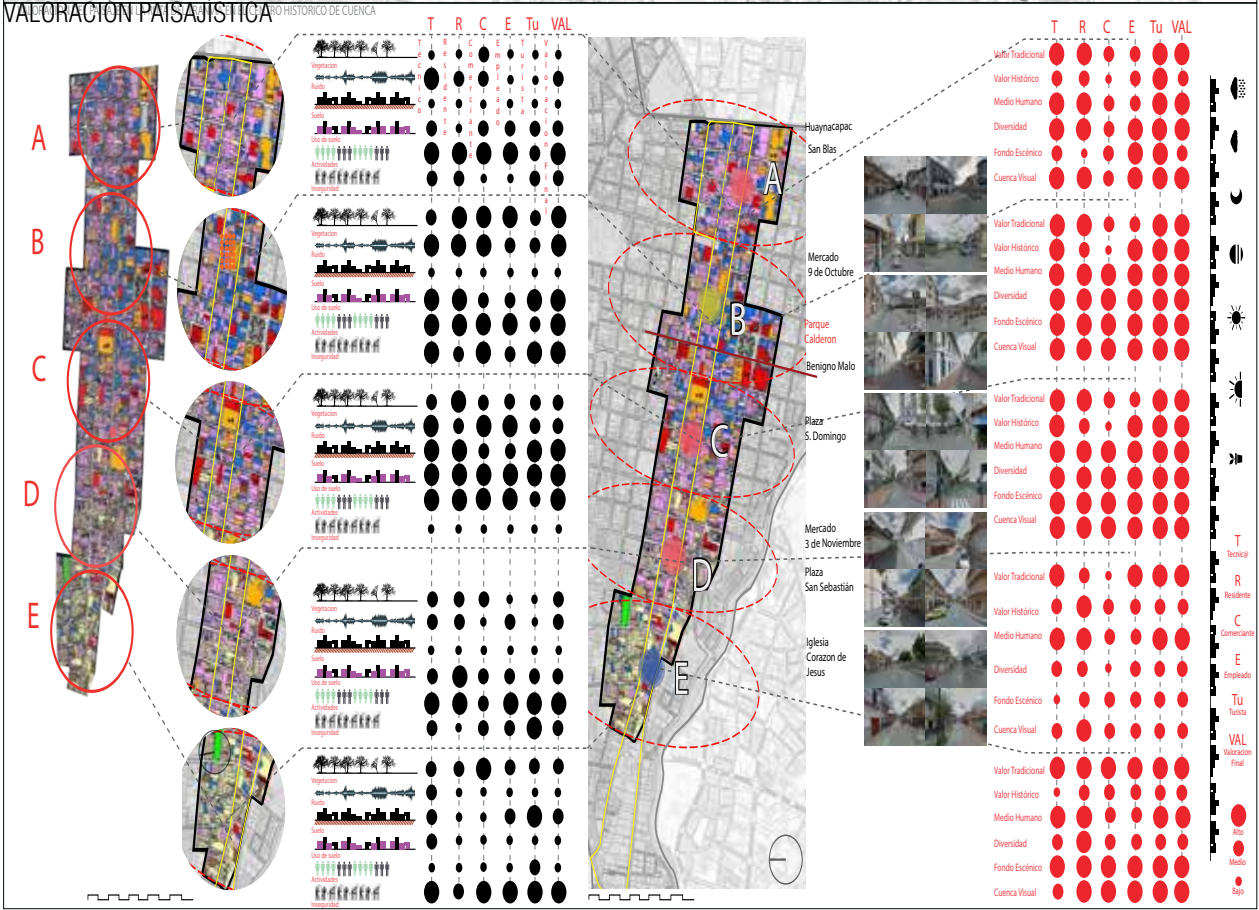
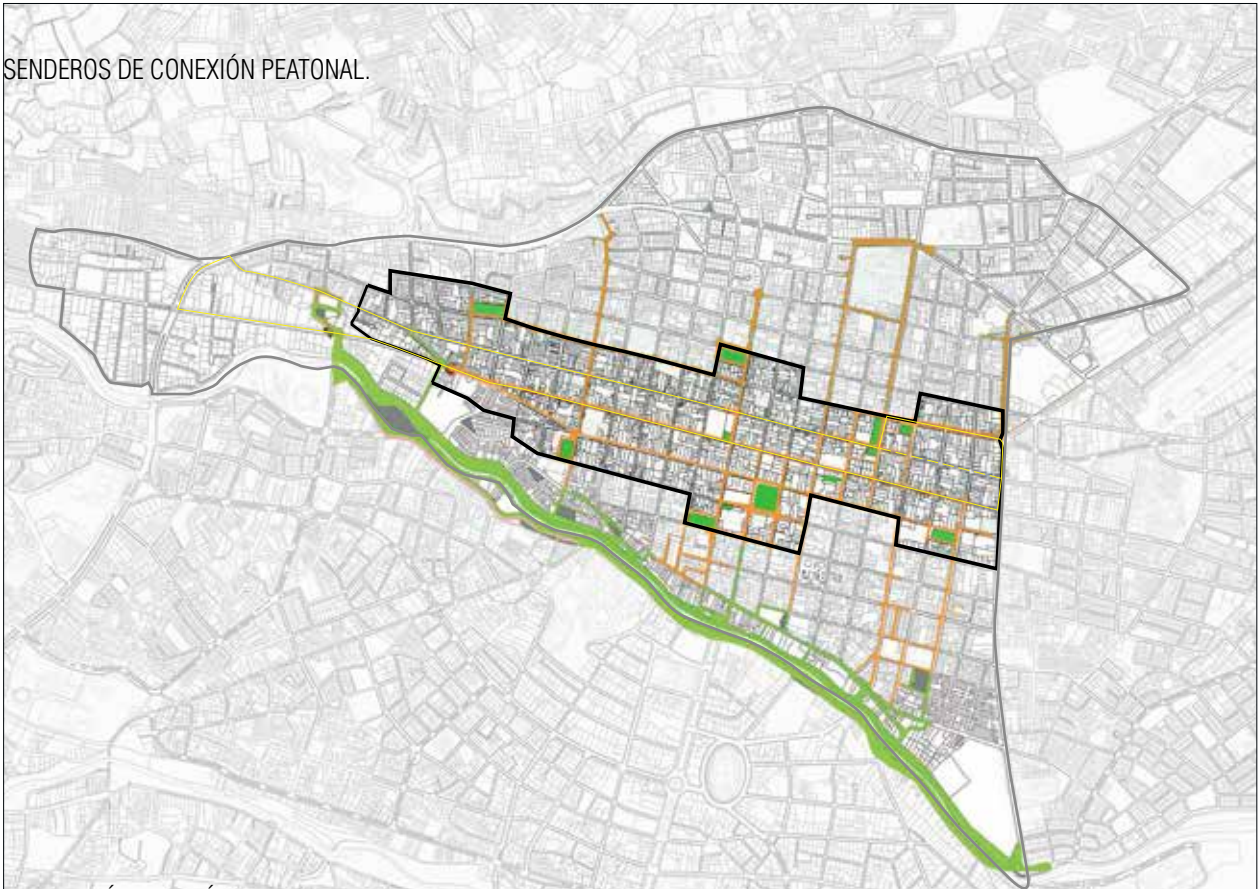


Figura 58: Resultados de estudios
Fuente: Elaboración propia

PROPUESTAS ESTUDIOS PREVIOS



PROPUESTAS INFRAESTRUCTURAS VERDES DE CONEXIÓN PEATONAL

Primera aproximación.

Este trabajo utiliza los resultados obtenidos en los estudios previos, tanto en caracterización, componentes, movilidad y valoración del paisaje circundante al nuevo tranvía de Cuenca además de las amenazas y oportunidades, procedemos a sobreponer capas, esto nos ayuda a generar y clarificar las propuestas sobre cada intervención que se propondrá. Así se define que la primera intervención es proponer un nuevo punto al plan de movilidad, además de nuevos circuitos verdes de conexión.

Este plan de movilidad sostenible, parte con la necesidad de mejorar la conexión peatonal en la zona del centro histórico, el primer análisis plantea la unión de los hitos, nodos y barrios, en base a los principales flujos peatonales, además este planteamiento nos permitirá aportar varios criterios para mejorar el verde urbano en estas vías.

Valoradas las fortalezas y potencialidad de los distintos sectores que componen al Centro Histórico, se establece la necesidad de propiciar y fortalecer dinámicas entre la zona norte –central- sur del Centro Histórico; desarrollando proyectos de carácter urbano que conecten la zona de El Barranco con el Parque Calderón y la Av. Héroes de Verdeloma generando circuitos verdes de conexión.

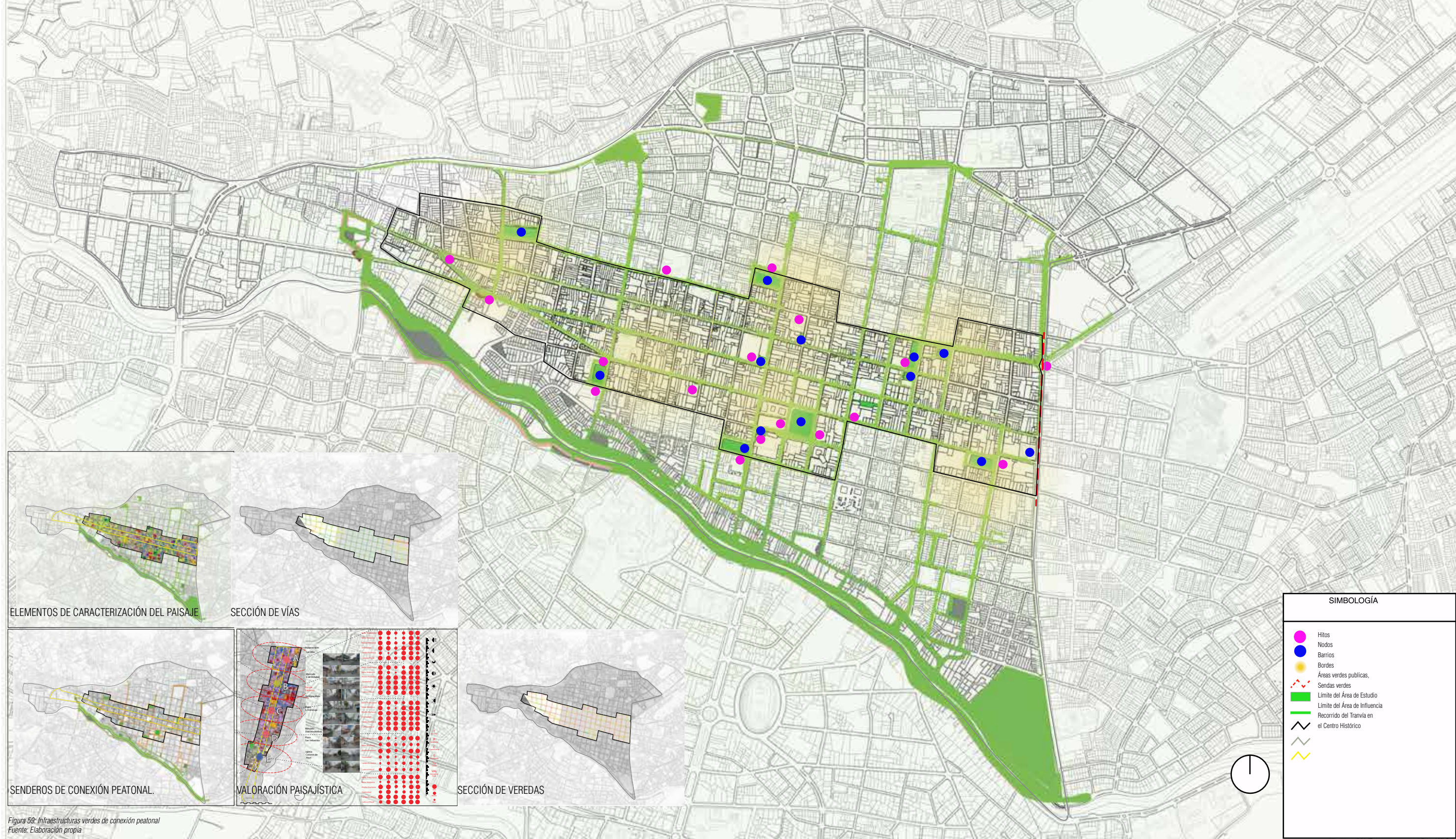


Figura 59: Infraestructuras verdes de conexión peatonal
Fuente: Elaboración propia

PROPUESTAS INFRAESTRUCTURAS VERDES DE CONEXIÓN PEATONAL Y ELEMENTOS DE CARACTERIZACIÓN

Implementación de nuevas infraestructuras verdes de conexión peatonal para una movilidad sostenible y, coherente con los principales flujos peatonales, estos corredores tienen el objetivo de vincular las plazas y parques del centro histórico y generar recorridos entre la parte norte de la ciudad desde la av. Héroes de Verdeloma, transitando por los nodos e hitos más representativos a través de estas nuevas sendas que poco a poco serán elementos que proveerán fortalezas al paisaje urbano.

Estos corredores verdes permiten aumentar la biodiversidad urbana a través de la continuidad de espacios verdes, el hecho de incrementar la presencia de especies vegetales nativas en el contexto ayuda a mitigar el efecto de isla de calor urbano. Un corredor verde transforma la calle contaminada y ruidosa en un espacio de estancia pacificado en donde el ambiente es acogedor y más confortable, además esto generara la pertenencia de los habitantes de los barrios, quienes serán los que velen por mantener los espacios dotados de mantenimiento además de luchar contra la inseguridad, además se propone tener más seguridad municipal en los espacios regenerados. (Ecourbano.es, 2017)

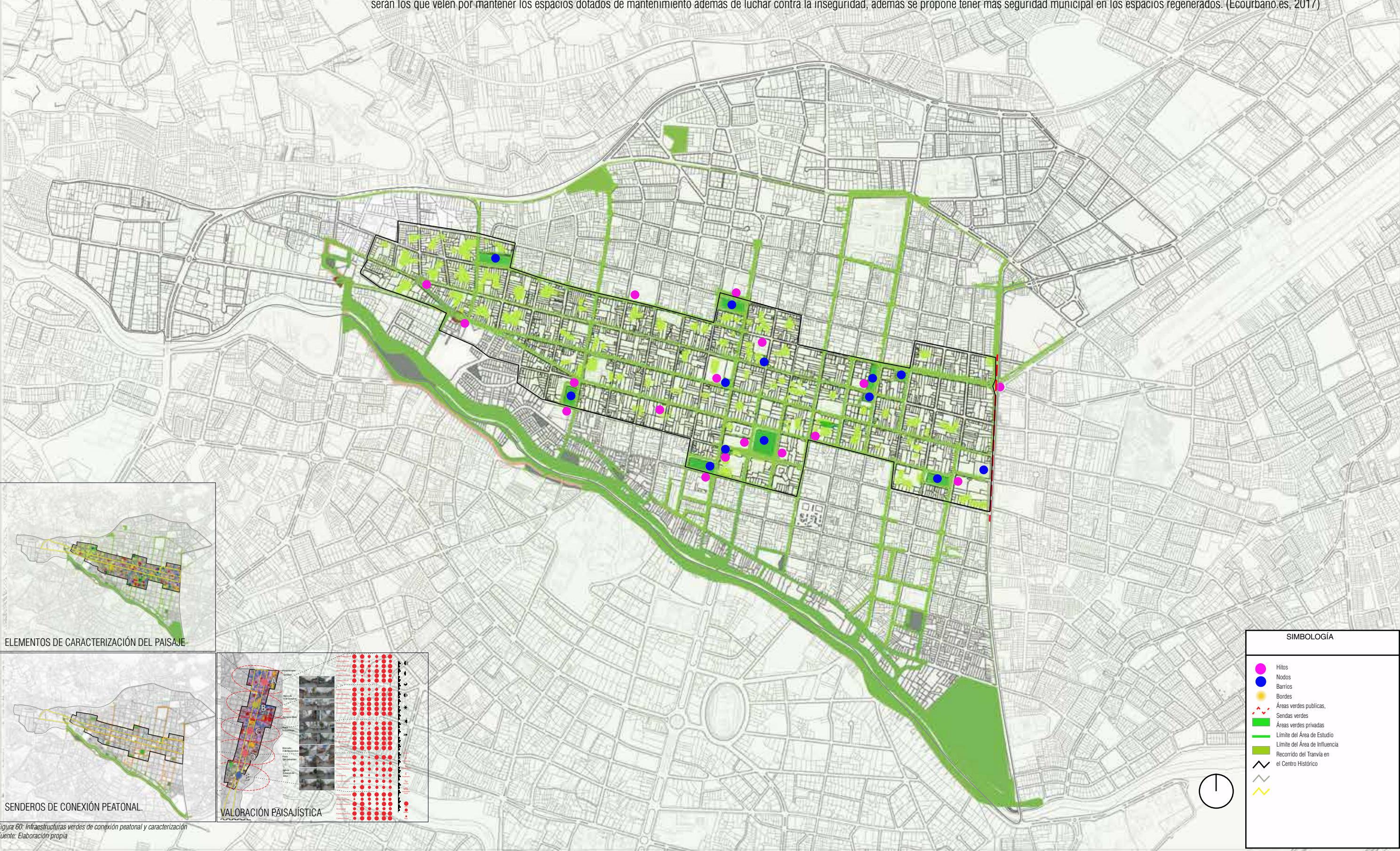


Figura 60: Infraestructuras verdes de conexión peatonal y caracterización
Fuente: Elaboración propia



4.4 Infraestructuras Verdes

La falta de espacios verdes en las ciudades compactas motiva el éxodo de la ciudad al campo, en consecuencia, la creación de segundas residencias y un elevado consumo de suelo. Un contexto muy densificado ejerce una presión que desequilibra la percepción del ambiente urbano. La creación de corredores verdes permite equilibrar la ciudad compacta con un mejor reparto de los espacios verdes públicos, así como también reduciendo el ruido y la contaminación producidos por el tráfico.

Estos corredores se insertaran a través de la liberación de espacio público. El proyecto propone destinar mayor superficie al peatón respecto a las funciones de los vehículos motorizados ya que las mismas serán absorbidas por el nuevo sistema de transporte. En este sentido, las estrategias se adaptan a las características morfológicas de los tejidos urbanos valiéndose además de los elementos existentes en calles, plazas y parques, y más elementos planteados en este estudio como balcones, terrazas, paredes verdes, complementan y refuerzan al arbolado y arbustos del espacio público.

Igualmente se deben considerar las características de la vegetación en plazas, parques, y espacios verdes privados. El conocimiento de los espacios verdes privados es muy importante para incentivar la participación de los ciudadanos que puedan estar implicados en la consolidación de los corredores, en la zona de estudio existe una gran cantidad de corazones de manzana, patios internos en la mayoría de las casas patrimoniales del centro histórico, esta podría ser otra oportunidad de fortalecer el verde urbano generando circuitos de conexión entre estos jardines y huertos internos, además de ayudar a la rehabilitación comercial generando restaurantes, heladerías u otros tipos de servicios dentro de las casas con estos atributos, siendo parte fundamental el disfrute visual de estos espacios verdes internos.

También se ha analizado la permeabilidad del suelo en la ciudad, una característica vinculada a la presencia del verde, generar cisternas de almacenamiento de agua, alcorques para la vegetación arbórea, bajantes de agua lluvia desconectadas, maceteros espaciales para los balcones con espacios de almacenamiento de agua y así mermar el agua de escorrentía hacia el río Tomebamba.

Dentro de los estudios de movilidad se plantea reutilizar varias zonas de parqueo momentáneo para regenerar los corredores verdes peatonales, estos parqueos momentáneos serán eliminados dando esas funciones a los parqueaderos de borde planteados, además con este plan se busca cambiar la idea de los habitantes que viajan al centro histórico en sus vehículos propios, por las de usar el nuevo medio de transporte en este caso el Tranvía Cuatro Ríos de Cuenca, el mismo que se plantea como un medio eficiente entre el traslado y tiempo, esto nos facilitará reutilizar las vías amplias de 8m y compartirlas más eficientemente para los vehículos y los peatones teniendo un carril para regenerar los senderos peatonales, esto sumado a las veredas existentes se generara un ancho aproximado de 6m2 para ejecutar las nuevas infraestructuras verdes de conexión peatonal para una movilidad sostenible.



PROPUESTAS INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA Y MOVILIDAD

Una vez que se ha consolidado una red de movilidad sostenible en el centro histórico, se redefinen las circulaciones vehiculares privadas y públicas que trabajarán junto al nuevo sistema propuesto.

El análisis plantea que las calles de estudio, siendo estas la Gran Colombia y la Mariscal Lamar, paulatinamente se vayan convirtiendo en vías peatonales, sin interrumpir las vías con eje norte sur, esto generará corredores peatonales entre cada manzana de estas calles, la primera fase se instalará desde las calles Tarqui al oeste, hasta la calle Vargas Machuca al este, esto nos permitirá generar pequeños circuitos verdes y será la pauta para mejorar el espacio público en esta zona de estudio. Esta sería la primera intervención para paulatinamente crecer la zona peatonal hasta llegar al este con la Av. Huayna capac y al oeste con la calle Coronel Talbot

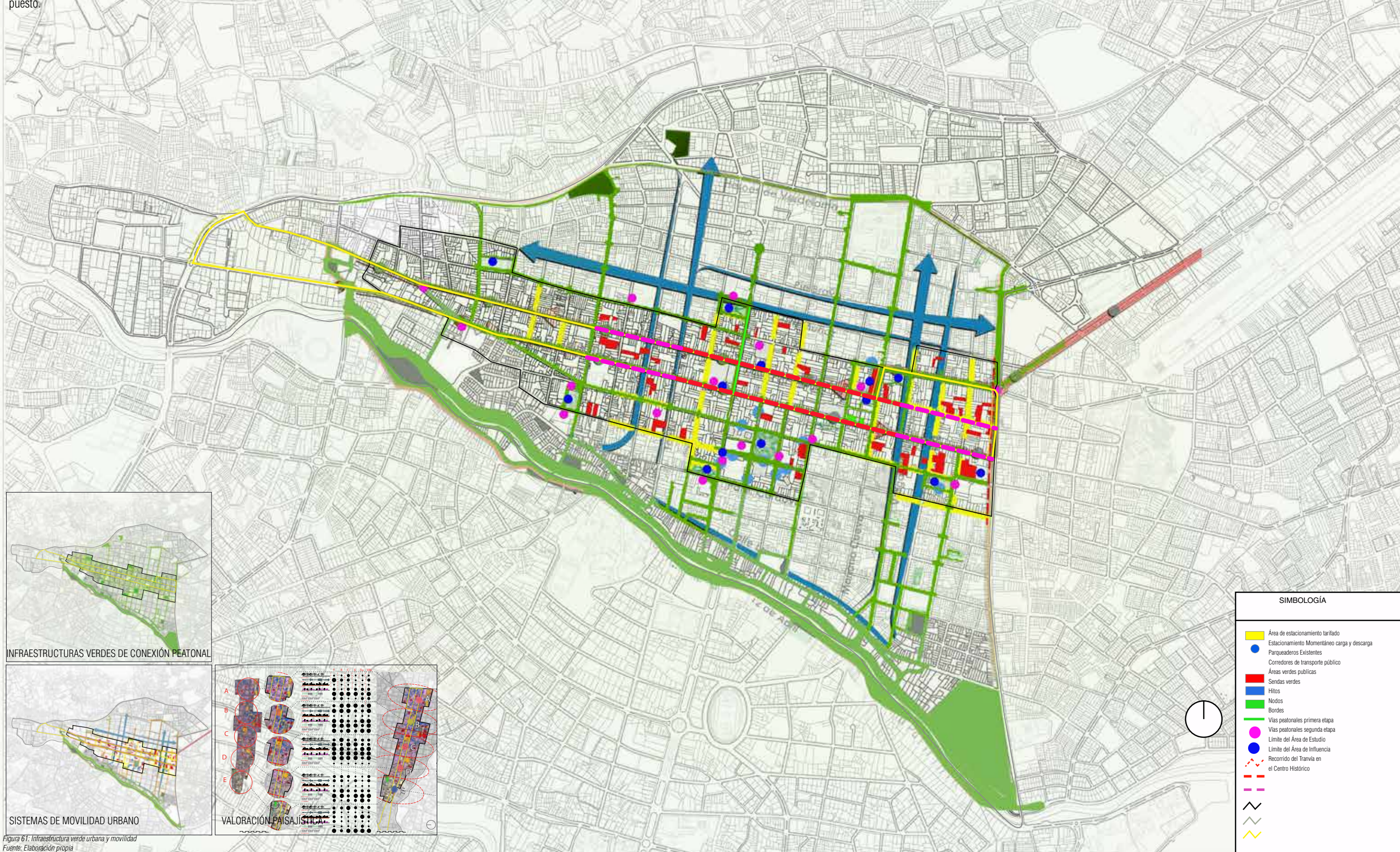


Figura 61: Infraestructura verde urbana y movilidad
Fuente: Elaboración propia



PROPUESTAS INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA Y MOVILIDAD

A lo largo de la calle Gran Colombia se localiza múltiples actividades comerciales, una vez puesto en marcha el servicio de transporte público del Tranvía este eje se verá fuertemente potenciado por la afluencia de personas a las diversas estaciones.

Además se generaran unos pequeños tropiezos al automóvil con el tipo de adoquinado y la misma facilidad de estacionar en las vías de estos biocorredores, mermando la velocidad y el confort en los mismos y presionando a las personas a utilizar el nuevo sistema y dejar sus vehículos en casa antes de ir al centro en sus vehículos propios, además generará recorridos verdes dentro del Centro Histórico, mejorará las veredas haciéndolas más transitables para las personas con capacidades diferentes (plataforma única), los recorridos totalmente señalizados, parqueaderos de borde para los usuarios de los comercios y diferentes usos en el centro, estos se encontraran en un radio de 200m además de pensar en un tránsito más rápido de vehículos de emergencia.

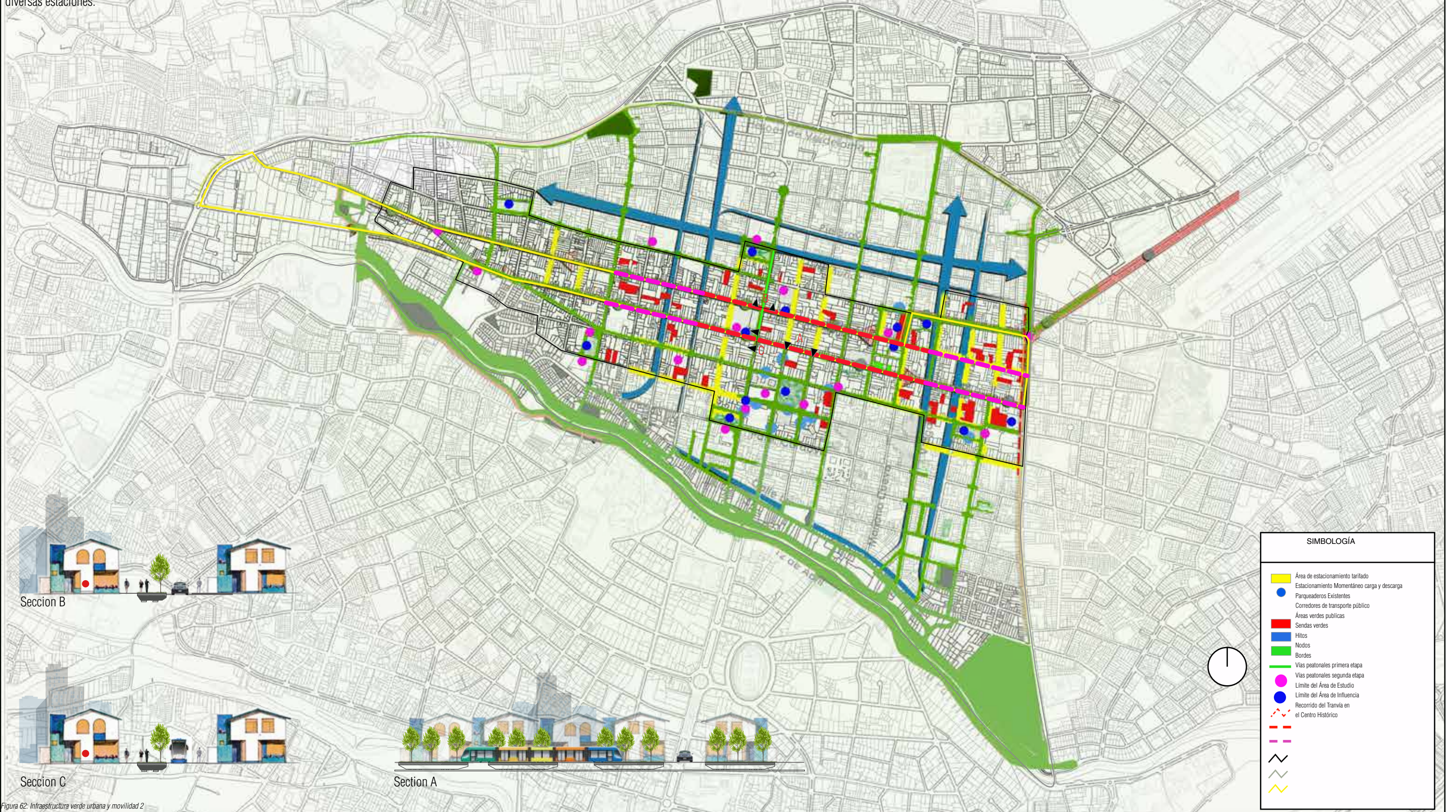


Figura 62: Infraestructura verde urbana y movilidad 2
Fuente: Elaboración propia



PROPUESTAS INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA Y MOVILIDAD CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA

Por otra parte se busca con estos procesos de regeneración hacer del Centro Histórico un lugar cómodo para vivir, ayudando a la densificación poblacional, mermando la demanda y construcción de vivienda unifamiliar en el periurbano de la ciudad y no afectar el paisaje circundante de la misma.

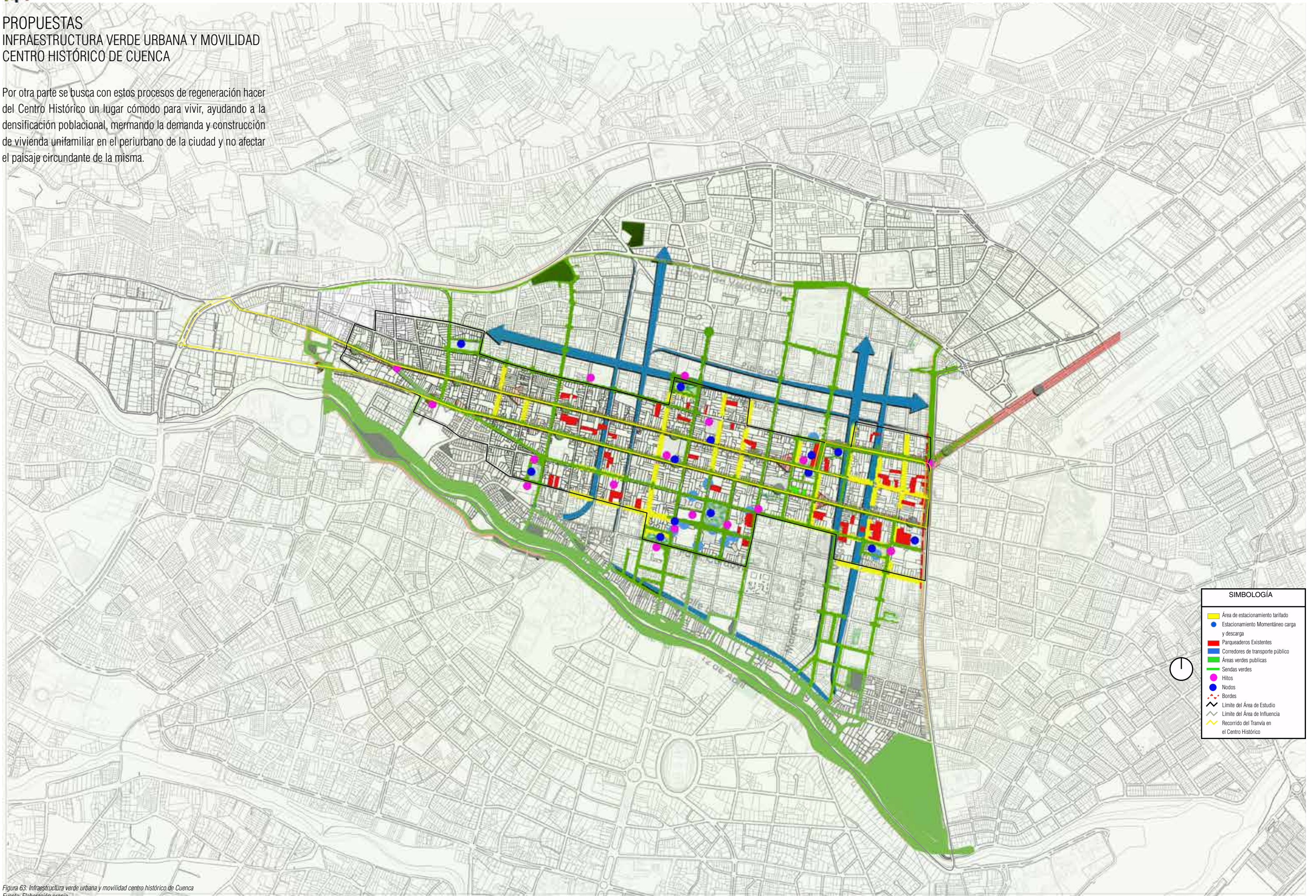


Figura 63: Infraestructura verde urbana y movilidad centro histórico de Cuenca
Fuente: Elaboración propia



4.5 Elementos de infraestructura verde utilizados.

4.5.1 Parterres de bioretención, Zanjas biológicas y alcorques.

La técnica tradicional utilizada en la ornamentación de la ciudad desde tiempos históricos, nos ha dejado un legado en el cual la incorporación de árboles y arbustos ha sido el eje principal, por lo que su refinamiento en técnicas de infraestructura verde es muy viable.

Las técnicas serán escogidas en términos de disponibilidad de espacio y serán acondicionadas para el uso exclusivo de especies nativas que ayudarán a reforzar los servicios ambientales que requieren ser mejorados en el ecosistema urbano.

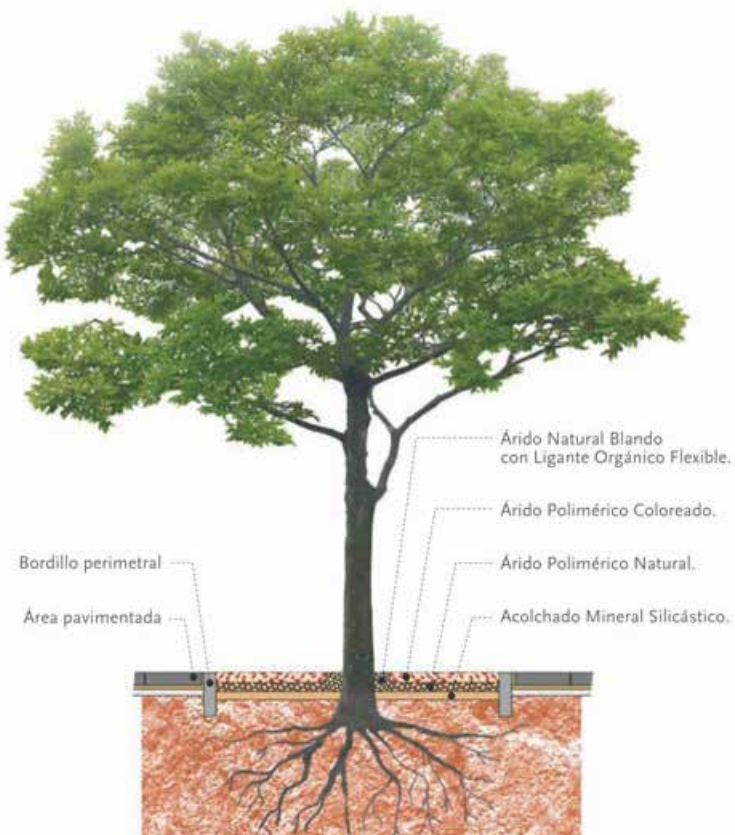


Figura 64: Corte transversal de un alcorque
Fuente: Recuperado de <http://www.archiexpo.es-66490-432022.html>



Figura 65: Alcorques
Fuente: Recuperado de <http://www.archiexpo.es-66490-432022.html>



Zona de estudio e influencia

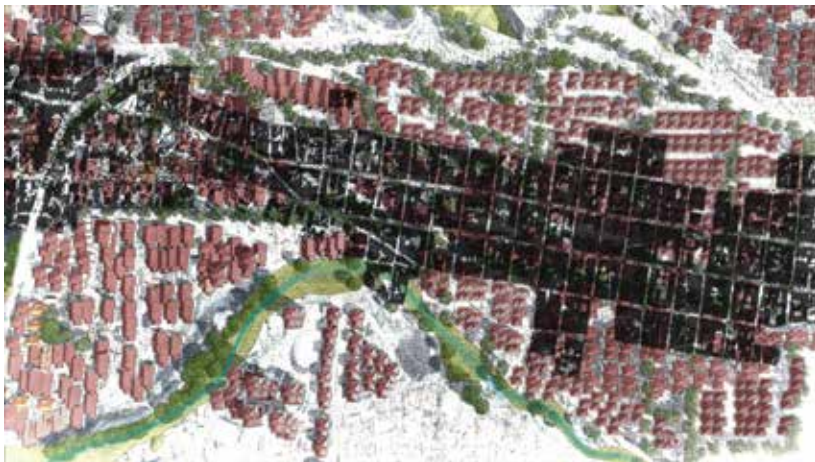


Figura 66: Zona de estudio
Fuente: Elaboración propia



4.5.2 Pavimentos permeables.

Un punto clave en el desarrollo de la propuesta será el de utilizar centros de manzana para la generación de plazas, sitios de parqueo y demás sitios de tránsito peatonal, en donde la instalación de pavimentos permeables es factible y cuya presencia ayudará a la gestión del agua de escorrentía y a la alimentación de las cisternas para el funcionamiento de las centrales de riego para mantenimiento de todo el circuito verde.



Figura 67: Urbanismo fomentará el uso de pavimentos permeables en la ciudad
Fuente: Recuperado de <http://www.levante-emv.com/valencia/2015/10/16/urbanismo-fomentara-pavimentos-permeables-ciudad/1328066.html>

4.5.3 Drenajes y cisternas

Los drenajes creados con la finalidad de captación, filtración y conducción del agua seguirán un estándar común para todos los elementos del sistema verde y llevarán el agua limpia hacia puntos de desfogue y aprovechamiento. Las cisternas al ser una infraestructura en la que se requiere mayor cantidad de espacio serán construidas en plazas y parques que al estar localizados en puntos influyentes del recorrido, servirán como centrales de alojamiento de sistemas de riego para los demás elementos del plan general de infraestructura verde.

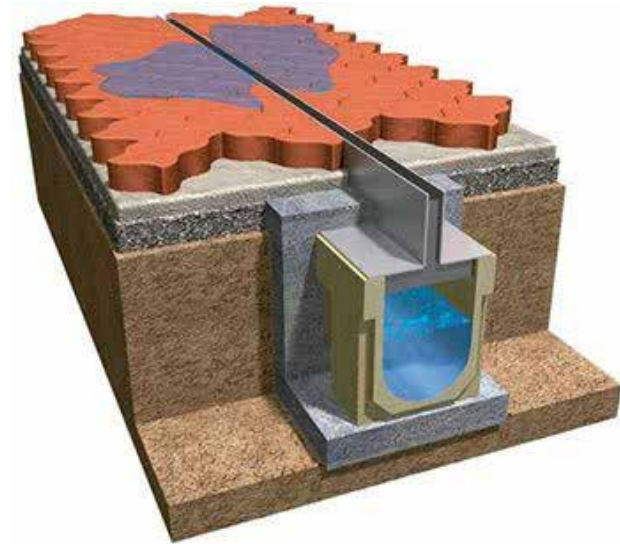


Figura 68: Drenaje subteraneo
Fuente: Recuperado de <https://es.pinterest.com/explore/rainwater-harvesting/>

4.5.4 Bajantes desconectados: Los canales desviados hacia puntos de aprovechamiento y desfogue será la herramienta principal que estará presente en todos los puntos del recorrido verde. Serán de fácil instalación y mantenimiento fabricados con materiales locales.

se vería afinada y mejorada en función de una armonía con el circuito verde propuesto.

4.5.5 Paredes verdes

La ciudad de Cuenca posee gran variación de variables climáticas, debido en gran parte a su ubicación geográfica. Estas condiciones han conducido a la generación de vegetación altamente adaptada para la vida en este lugar específico. Las plantas al evolucionar en este medio han creado sistemas de adaptación muy reconocibles como el caso del metabolismo CMA(metabolismo ácido de las crasuláceas) rasgo que poseen las plantas de la familia crassulaceae , orchidaceae, bromeliaceae entre otras, rasgo que permite a las especies de estas familias a resistir de mejor manera a las variantes climáticas y a controlar de una manera más eficaz su evapotranspiración.

Estas características deben ser consideradas para diseñar un sistema mucho más eficaz en la captación de aguas de lluvia en sistemas de infraestructura verde, es decir usaremos plantas más apropiadas, para la creación de estas paredes, que ofrezcan mayor rusticidad, un periodo largo de vida y bajo mantenimiento; teniendo en mente, que muchas de las especies que van a ser usadas ya crecen en sustrato orgánicos acumulados, como vegetación espontánea en los lugares de la intervención.

Las áreas a ser cubiertas por estos macizos de vegetación podrían ser los lugares mas desatendidos y con urgencia de intervención, como las medianeras entre casas patrimoniales y modernas.



Figura 69: Bajantes desconectados

Fuente: Recuperado de <https://es.pinterest.com/explore/rainwater-harvesting/>



Figura 70: Paredes verdes

Fuente: Recuperado de <http://www.aryse.org/patrick-blanc-jardines-verticales/>



4.5.6 Techos verdes

La técnica de techos verdes será tomada en cuenta, en los casos que la inclinación de las cubiertas permitan su aplicación. Los techos tradicionales que existen en las casas patrimoniales cuya inclinación y materiales de construcción, no permiten su instauración quedaran excluidos y se reservara su uso para cubiertas de arquitectura más moderán y de alto grado de distorsión con la arquitectura general del centro histórico, cuya apariencia se vería afinada y mejorada en función de una armonía con el circuito verde propuesto.

4.5. 7 Técnicas hortícolas adaptadas a la infraestructura verde.

En este punto proponemos usar técnicas tradicionales hortícolas, conocidas por la población para el embellecimiento de calles y veredas. La función principal será la de difundir el mensaje de identidad de una ciudad que reconoce la necesidad de mantener un medio ambiente amigable con sus habitantes y visitantes. Con este fin proponemos el uso de recursos ornamentales que utilizarán especies vistosas propias de la región; para acentuar la percepción de identidad se buscará llamar a la participación de la población en general para ceder los espacios en casas particulares, tales como balcones y terrazas.

Este recurso ornamental deberá ser provisto de un sistema de mantenimiento anexo al sistema de infraestructura verde, en el sentido de provisión y gestión del agua de lluvia, y además será considerado para instalaciones del sistema de riego centralizado en plazas y parques.



Figura 71: Terrazas y Balcones Verdes para la ciudad

Fuente: Recuperado de <http://smt.gob.ar/novedades/1200/terrazas-y-balcones-verdes-para-la-ciudad-entrego-mace-tas-en-1300-departamentos-y-mas-de-100-edificios>



Figura 72: Balcones Verdes para la ciudad

Fuente: Recuperado de <http://www.aryse.org/patrick-blanc-jardines-verticales/>



Figura 73: Balcones Verdes para la ciudad 2

Fuente: <http://www.aryse.org/patrick-blanc-jardines-verticales/>



4.5.8 Mejoramiento de vegetación existente

- Controles fitosanitarios
- Mejoramiento del suelo
- Construcción de drenajes y cisternas
- Implementación de riego

4.5.9 Mejoramiento vial y peatonal, se propone mejorar el recorrido peatonal con el ensanchamiento de veredas, además esta zona será de uso exclusivo del tranvía, por lo cual se propone mejorar las veredas en cuanto a su tamaño, y acortar el ancho de la calle para el uso correcto del nuevo sistema de transporte del centro histórico.

4.5.10 Incorporación de herramientas técnicas para mantenimiento

Captación de agua de lluvia y conducción.

- Bajantes desconectados
- Toma de alimentación sistema de riego
- Matriz de riego.

Sistemas de riego anexo.

- Diseño de macetas incorporadas a la infraestructura verde local
- Riego por goteo.
- Riego por goteo con dispositivo de control de flujo

4.5.11 Alimentación de sistemas de riego para mantenimiento de la zona

- Cisternas y drenajes
- Bombas
- Sistema de riego automatizado

4.5.12 Buscar recursos para incentivar la participación de los habitantes del lugar en la ornamentación de balcones.

Antes



Después

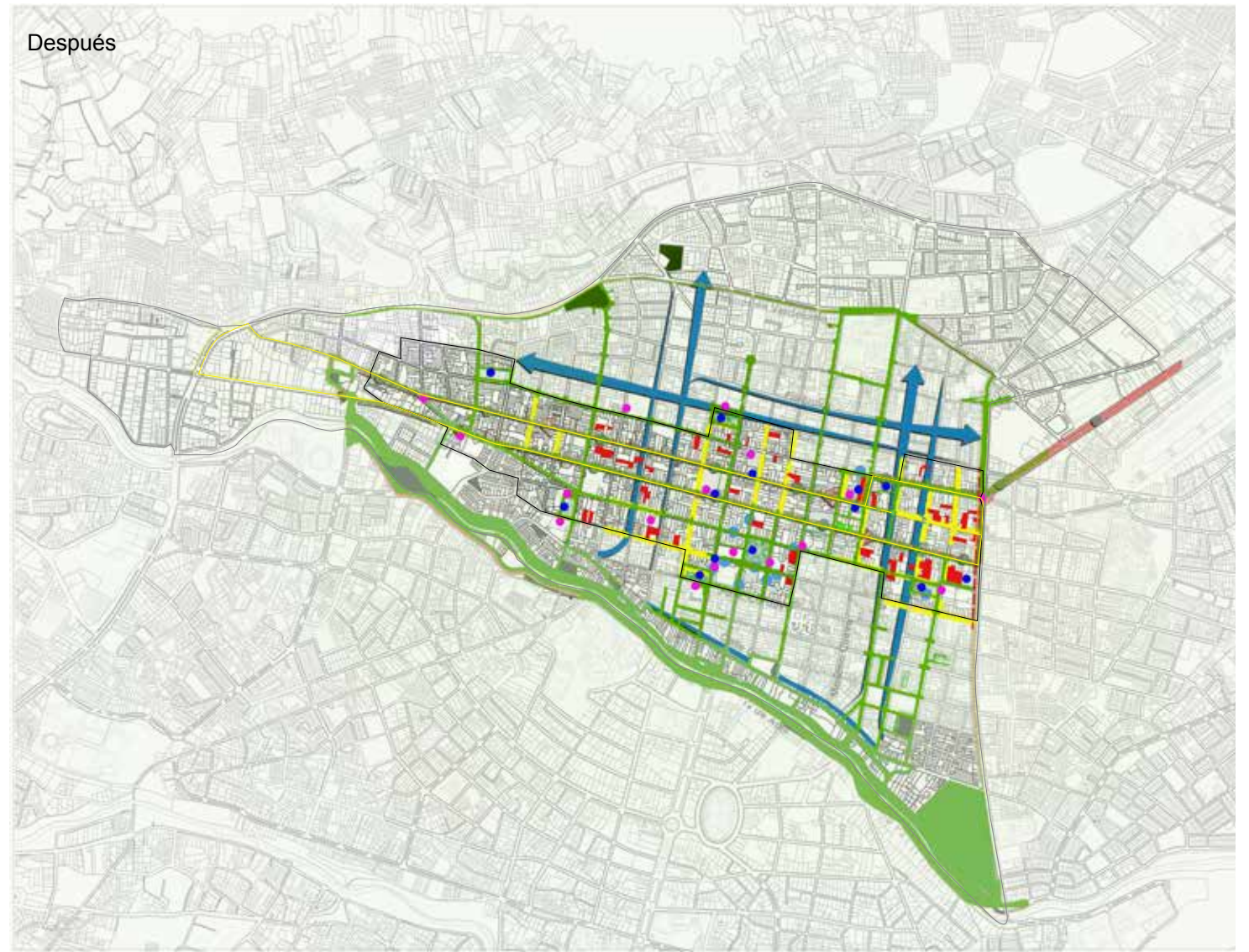


Figura 74: Grafico antes y despues
Fuente: Elaboración propia



Gran Colombia

Figura 75: Propuesta calle Mariscal Lamar
Fuente: Elaboración propia

Augusto Carrión Ordóñez



Mariscal Lamar

Figura 76: Propuesta 2 calle Mariscal Lamar
Fuente: Elaboración propia



Mariscal Lamar

Figura 77: Propuesta 3 calle Mariscal Lamar
Fuente: Elaboración propia



9 de Octubre



Gran Colombia



Gran Colombia

Figura 80: Propuesta 6 calle Gran Colombia
Fuente: Elaboración propia



Figura 81: Propuesta 7 calle Gran Colombia
Fuente: Elaboración propia

Gran Colombia

Augusto Carrión Ordóñez



Gran Colombia

Figura 82: Propuesta 8 calle Gran Colombia
Fuente: Elaboración propia



CONCLUSIONES

El trabajo de investigación se sustenta en la valoración del paisaje urbano de la ciudad de Cuenca, la caracterización del mismo con los principios de Kevin Lynch, un estudio de la movilidad actual, y un análisis del verde urbano que por sí es evidente la falta del mismo en la zona de estudio. El nuevo sistema de transporte en la ciudad plantea muchos cambios en la movilidad vehicular y este ha sido uno de los ejes importantes de la propuesta, sumados a los análisis de valoración del paisaje y su caracterización nos ha permitido analizar varios factores que pueden ser remediados con la ejecución de este nuevo sistema de transporte público, ya que si se analiza la movilidad actual dentro de la ciudad siempre se pensó en otorgar más facilidad de movilidad motorizada que al peatón. Este estudio plantea una forma de repensar el paisaje urbano del centro de la ciudad sin agredir la arquitectura histórica que muy bien representa a sus habitantes, los que busca es otorgar una nueva lectura de ciudad más verde, y más utilitaria para sus habitantes generando un nuevo plan de infraestructura verde de conexión peatonal y una movilidad sostenible, además este plan busca otorgar un nuevo rol más activo al habitante del centro histórico y los diferentes barrios que allí concurren, estas ideas plantean unir los esfuerzos tanto entre las entidades municipales, los habitantes de la zona y los actores cotidianos los mismos que se encargarán de cuidar, mantener y replantear nuevas ideas que mejoren los espacios verdes de estas zonas regeneradas, haciéndolo aún más esplendoroso, esto sumado a la gran carga comercial de la zona la misma que ha sido afectada estos últimos años por la ejecución del proyecto del tranvía, en este plan se prevé que con la ejecución de los nuevos senderos de conexión, el comercio mejorará en gran medida, ya que las nuevas infraestructuras verdes y los senderos peatonales permitirán un flujo mayor de personas, lo que coadyuvará a que las mismas incrementen sus servicios a horarios nocturnos, y cambien o se replanteen nuevos servicios.

La finalidad del presente estudio es demostrar cómo un nuevo proyecto sumado a un análisis paisajístico otorgan mejores características a cualquier proyecto de carácter urbano o a escala territorial, generando planes maestros en los cuales se unen las nuevas ingenierías, planes arquitectónicos más estudios de paisaje pueden otorgar una mejor visión de todo un proyecto.

BIBLIOGRAFÍA / ANEXOS



BIBLIOGRAFÍA

1. Albornoz, Boris (2008). Plano e Imágenes de Cuenca. Cuenca Ecuador
2. Aponte, G (2003): Paisaje e identidad cultural, Bogotá, 153 – 164.
3. Barrasa García, S. (2007): El Paisaje en América Latina. Experiencia de valoración participada de paisajes visuales para la planificación ambiental de La Habana, Cuba. Experiencia”. Tesis doctoral. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid.
4. Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAMA), 2002. Áreas verdes en el Gran Santiago. Área de Ordenamiento Territorial y Recursos Naturales. Santiago de Chile: Conama.
5. Conesa V., Vitoria: Guía metodológica para la evaluación del impacto ambiental. Madrid.
6. Consejo de Europa (2000): Convenio Europeo del Paisaje . Disponible en: http://www.mcu.es/patrimonio/docs/Convenio_europeo_paisaje.pdf (Fecha de consulta: 20/03/2015).
7. Corner, James (1999): Recovering Landscape. Essays in Contemporary Landscape Architecture. Princeton Architectural Press, New York.
8. Cullen, G. (1981): El paisaje urbano. Ed. Blume, Barcelona.
de 2014. <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>.
9. Ecourbano.es. (2017). ECOURBANO. [online] Available at: http://www.ecourbano.es/faq_herramientas.asp?cat=48&cat2=&id_pro=70 [Accessed 18 Jan. 2017].
10. Flores, S., 10 de Junio de 2011. Informe final de práctica profesional: Estimación de biodiversidad urbana para la región Metropolitana. Santiago, Chile: Ingeniería en Recursos Naturales Renovables, Universidad de Chile.
11. GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (1971) Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cuenca. Cuenca – Ecuador, citado por Barrera V., Cabrera L., Guerrero L., Lazo H. e I. Pérez (2008). Cuenca Urbana. Análisis del proceso de evolución urbana de la ciudad de Cuenca. Tesis previa a la obtención del título de Arquitecto. Cuenca - Ecuador. Facultad de Arquitectura. Universidad de Cuenca.
12. GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) y Consultores de Planificación C. Ltda. (CONSULPLAN) (1982b). Plan de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de la ciudad de Cuenca. Informe Definitivo Vol. II, Imagen - Objetivo. Cuenca – Ecuador.



13. GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2006). Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. Estado Actual y Diagnóstico. Documento interno (no publicado). Cuenca - Ecuador. 329pp.
14. GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2011b). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. Diagnóstico. Cuenca - Ecuador. 411pp.
15. GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2014). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. Diagnóstico. Cuenca - Ecuador. 526pp.
16. GAD Municipal del Cantón Cuenca (GADMCC) (2015). ¿Cómo se mueven los cuencanos?. Plan de Movilidad y Espacio Público. Cuenca - Ecuador. 36pp.
17. GALIANO EF & RP ABELLO (1984) Una metodología para la valoración del paisaje en estudios de ordenación territorial: su aplicación al término municipal de la Granja de San Ildefonso. Ciudad y Territorio (España) julio/septiembre: 53-58.
18. González Bernáldez, F. (1981): Ecología y Paisaje . Barcelona, Blume.
19. Instituto Ecuatoriano De Estadísticas y Censos. INEC. Ecuador en cifras. 24 de Septiembre
20. Lynch, K (1985). La buena forma de la ciudad. Colección arquitectura/perspectivas. Ed. Gustavo Gili. Barcelona.
21. Lynch, K. (1960): La imagen de la ciudad. Gustavo Gili. Barcelona.
22. Maderuelo, J(2010): El paisaje Urbano, Alcalá, 575 -600.
23. OJEDA, J. F.: Percepciones identitarias y creativas de los paisajes mariánicos. Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de abril de 2005, vol. IX, núm. 187.
24. Reyes, S., 2011. Presentación. Ecología y Biodiversidad: Indicadores y estándares para las ciudades chilenas. Santiago de Chile.
25. Reyes, S. Y Figueroa, I. M., diciembre de 2010. Distribución, superficie y accesibilidad de las áreas verdes en Santiago de Chile. EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales, 36(109), 89-110.
26. Schwalbach G. Basics Urban Analysis. Berlin: Birkhäuser Verlag AG; 2009.
27. Sobral, Gatto (1947). Anteproyecto del Plan regulador para la ciudad de Cuenca. Quito Ecuador.
28. Stoezel J. Psicología Social. Alcoy: Marfil; 1970.
29. Visitaecuador.com. (2017). Barrios de Cuenca. [online] Available at: <https://visitaecuador.com/ve/mostrarRegistro.php?idRegistro=13495> [Accessed 18 Jan. 2017].



Formulario de encuesta — Valoración Directa Zona -----

Cuestionario del Test de pares de fotos para la Evaluación de las sub zonas de estudio en el centro histórico de la ciudad de Cuenca.

El presente test forma parte de la investigación "Valoración y propuesta de diseño del paisaje urbano circundante al tranvía cuatro ríos de Cuenca dentro de la zona del centro histórico de la ciudad."

Nos gustaría conocer su opinión sobre las imágenes que se le van a presentar, tiene que escoger una de cada pareja, y responder algunas preguntas sobre la zona en la cual se realiza la entrevista el entrevistador marcará en el casillero de la zona y le explicara sus límites.

Le agradecemos su colaboración y destacamos que la participación es anónima y no ha de indicar su nombre.

1. Edad

2. Sexo

Masculino ____ Femenino ____

3. País de origen

4. País de residencia

5. Ciudad o parroquia en la que vive

6. Estudios realizados (Nivel y especialización en titulados)

Ninguno	____	Superior no Universitario	____
Primaria	____	Superior Universitario	____
Secundaria	____	Postgrado	____

7. Por favor maque el casillero que corresponda a su relación con la zona de estudio

() TECNICO () RESIDENTE () COMERCIANTE () EMPLEADO () TURISTA

Señale los siguientes casilleros según como Ud. Percibe las siguientes características de la zona en estudio, el entrevistador le ayudara a clarificar las preguntas.

Vegetación, cantidad y calidad.	Alto () Medio () Bajo ()
Ruido, cantidad de ruido en la zona.	Alto () Medio () Bajo ()
Suelo, las calles rígidas que clase de impacto ocasionan.	Alto () Medio () Bajo ()
Usos de Suelo, las características de uso son positivas o no.	Alto () Medio () Bajo ()
Inseguridad, como percibe la inseguridad de la zona.	Alto () Medio () Bajo ()



"Valoración y propuesta de diseño del paisaje urbano circundante al tranvía cuatro ríos de Cuenca dentro de la zona del centro histórico de la ciudad."



Formulario de encuesta — Valoración Directa

Zona -----

8) Señale los siguientes casilleros según como Ud. Percibe las siguientes características de la zona en estudio, el entrevistador le ayudara a clarificar las preguntas.

Valor tradicional, las tradiciones religiosas u otras
Valor histórico, cultura, arquitectura, identidad.
Medio humano, intervención antrópica, medio de transporte
Diversidad, la gente, arquitectura, parques, servicios.
Fondo escénico, observar la relación figura y fondo
Cuenca visual, observar si hay perspectiva de profundidad o más visuales

Alto () Medio () Bajo ()
Alto () Medio () Bajo ()
Alto () Medio () Bajo ()
Alto () Medio () Bajo ()
Alto () Medio () Bajo ()
Alto () Medio () Bajo ()

9) Escoger una imagen de cada pareja.





Formulario de encuesta — Valoración Directa

Zona -----

9) Escoger una imagen de cada pareja.



“La arquitectura debe pertenecer al entorno donde va a situarse y adornar el paisaje en vez de desgraciarlo.”

Frank Lloyd Wright

